II

(Actes non législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2017/1861 DE LA COMMISSION

du 29 juillet 2016

concernant l'aide d'État SA33983 (/C) (ex /NN) (ex 2011/N) — Italie — Compensations versées aux aéroports sardes pour des obligations de service public (SIEG)

[notifiée sous le numéro C(2016) 4862]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées ([1]), et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Le 30 novembre 2011, l'Italie a notifié, au moyen du système de notification électronique de la Commission, un régime de compensations d'obligations de service public (ci-après les «OSP») mis en place en faveur des aéroports sardes dans le but de renforcer et de développer le transport aérien.

(2) La Commission a réclamé aux autorités italiennes un complément d'informations sur cette notification par lettres du 30 janvier, du 24 avril et du 12 juillet 2012, auxquelles l'Italie a répondu par lettres du 24 février, du 30 mai et du 9 août 2012.

(3) Eu égard aux renseignements communiqués par les autorités italiennes selon lesquels l'Italie pourrait avoir mis la mesure à exécution avant que la Commission n'adopte une décision autorisant celle-ci, la Commission a décidé d'examiner la mesure conformément chapitre 3 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil ([2]), qui porte sur les aides d'État illégales.

(4) Le 30 novembre 2012, les autorités italiennes ont demandé à la Commission des informations sur la date d'adoption prévue de la décision et certains éclaircissements concernant la procédure. La Commission leur a répondu par lettre du 7 décembre 2012.

(5) Par lettre du 23 janvier 2013, la Commission a informé l'Italie de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité (ci-après la «décision d'ouvrir la procédure») concernant le régime notifié.

([1]) JO C 152 du 30.5.2013, p. 30.
([2]) Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9).

(6) L'Italie a présenté ses observations sur la décision d'ouvrir la procédure le 21 mars 2013 (les annexes ayant été transmises le 22 mars 2013).

(7) La décision d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 30 mai 2013. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures d'aide présumées.

(8) Le 10 avril 2013, la Commission a reçu des observations sur l'affaire de la part de Ryanair Ltd., en tant que partie intéressée. Elle a transmis ces observations à l'Italie par lettre du 3 mai 2013. L'Italie n'a formulé aucun commentaire en réponse aux observations de Ryanair.

(9) La Commission a ensuite reçu des observations des parties intéressées suivantes:

a) Ryanair et une société de conseil agissant en son nom, le 28 juin 2013;

b) GEASAR S.p.A., l'exploitant de l'aéroport d'Olbia, le 1er juillet 2013;

c) SOGEAAL S.p.A., l'exploitant de l'aéroport d'Alghero, le 29 juillet 2013;

d) SOGAER S.p.A., l'exploitant de l'aéroport de Cagliari, le 30 juillet et le 2 août 2013;

e) easyJet, le 30 juillet 2013.

(10) Le 31 juillet 2013, la Commission a communiqué les versions non confidentielles des observations de GEASAR et de SOGEAAL aux autorités italiennes, qui ont donc eu la possibilité de les commenter. La Commission a transmis les observations de SOGAER et de Ryanair aux autorités italiennes le 2 août et celles d'easyJet le 7 août.

(11) Le 27 septembre 2013, l'Italie a informé la Commission qu'elle n'avait aucun commentaire à formuler sur les observations des trois exploitants aéroportuaires. Les 20 et 21 novembre 2013, elle a transmis ses commentaires à la Commission au sujet des observations de Ryanair. L'Italie n'a formulé aucun commentaire concernant les observations d'easyJet.

(12) Le 20 décembre 2013, Ryanair a envoyé des observations complémentaires, qui ont été transmises à l'Italie le 9 janvier 2014. L'Italie n'a formulé aucun commentaire concernant ces observations.

(13) Les 17 janvier 2014 et 31 janvier 2014, Ryanair a envoyé des observations complémentaires, qui ont été transmises à l'Italie le 12 janvier 2015. L'Italie n'a formulé aucun commentaire concernant ces observations.

(14) Par lettre du 25 février 2014, la Commission a informé l'Italie de l'adoption, le 20 février 2014, des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation ([3]) et du fait que ces lignes directrices s'appliqueraient à l'affaire en cause à compter de la date de leur publication au Journal officiel. Elle a en outre donné à l'Italie la possibilité de présenter des observations sur lesdites lignes directrices et leur application, dans un délai de 20 jours ouvrables à partir de leur publication au Journal officiel.

(15) Par lettres en date du 24 février 2014, la Commission a également informé les parties intéressées de l'adoption des lignes directrices de 2014 sur l'aviation et du fait que ces lignes directrices s'appliqueraient en l'espèce à compter de la date de leur publication au Journal officiel. Elle a en outre donné aux parties intéressées la possibilité de présenter des observations sur lesdites lignes directrices et leur application, dans un délai de 20 jours ouvrables à partir de leur publication au Journal officiel.

(16) Les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation ont été publiées au Journal officiel le 4 avril 2014. Elles remplacent celles de 1994 ([4]) ainsi que celles de 2005 ([5]).

(17) Le 15 avril 2014, une communication invitant les États membres et les parties intéressées à présenter leurs observations sur l'application à la présente affaire des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation, et ce dans un délai d'un mois à compter de la date de publication desdites lignes directrices de 2014, a été publiée au Journal officiel ([6]).

([3]) Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (JO C 99 du 4.4.2014, p. 3).
([4]) Application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5).
([5]) Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (JO C 312 du 9.12.2005, p. 1).
([6]) JO C 113 du 15.4.2014, p. 30.

(18) Le 13 juin 2014, SOGAER a transmis des observations sur l'affaire dans le contexte de l'adoption des nouvelles lignes directrices. GEASAR et SOGEAAL ont présenté leurs observations le 16 juin 2014 et easyJet le 4 juillet 2014. La Commission a transmis les observations de SOGAER, GEASAR, SOGEAAL et easyJet aux autorités italiennes le 9 juillet 2014. L'Italie n'a formulé aucun commentaire concernant ces observations.

(19) Les 12 et 26 septembre 2014, Ryanair a présenté d'autres observations sur l'affaire. La Commission a communiqué ces observations à l'Italie le 28 octobre 2014. L'Italie n'a formulé aucun commentaire concernant ces observations.

(20) Le 26 janvier 2015, Ryanair et une société de conseil agissant en son nom ont envoyé des observations complémentaires, qui ont été transmises à l'Italie le 4 février 2015. L'Italie n'a formulé aucun commentaire concernant ces observations.

(21) Le 27 février et le 2 mars 2015, Ryanair et une société de conseil agissant en son nom ont envoyé des observations complémentaires, qui ont été transmises à l'Italie le 24 mars 2015. L'Italie n'a formulé aucun commentaire concernant ces observations.

(22) Le 18 mars 2015, la Commission a demandé à l'Italie des renseignements supplémentaires sur l'affaire. L'Italie a répondu les 11, 18 et 19 mai 2015.

(23) Le 31 mars 2015, easyJet a présenté des observations supplémentaires complétant celles présentées le 30 juillet 2013. Les 1er et 14 mai 2015, easyJet et une société de conseil agissant en son nom ont envoyé des observations complémentaires au sujet de l'affaire. Le 1er juin 2015, easyJet a présenté d'autres observations sur l'affaire. Toutes les observations ont été transmises à l'Italie le 6 juillet 2015. Le 17 septembre 2015, l'Italie a présenté ses observations sur les commentaires d'easyJet et de la société de conseil agissant en son nom.

(24) Le 29 juin 2015, la Commission a demandé des renseignements complémentaires aux autorités italiennes. L'Italie a répondu partiellement le 14 juillet 2015 et a envoyé les annexes à ladite réponse le 10 septembre 2015.

(25) Le 17 juillet 2015, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à l'Italie. Celle-ci a répondu le 11 septembre 2015.

(26) Les 8 et 14 octobre 2015, la Commission a demandé des renseignements complémentaires aux autorités italiennes. L'Italie a répondu le 5 novembre 2015.

(27) Le 24 novembre 2015, les autorités italiennes ont présenté d'autres informations sur la présente affaire.

(28) Le 24 novembre 2015, la Commission a demandé des éclaircissements supplémentaires aux autorités italiennes. L'Italie a répondu le 27 novembre 2015.

(29) Le 4 décembre 2015, Ryanair et une société de conseil agissant en son nom ont envoyé des informations supplémentaires sur l'affaire, qui ont été transmises à l'Italie le 8 décembre 2015. L'Italie a répondu le 16 décembre 2015, en indiquant qu'elle n'avait aucune observation à formuler au sujet de ces documents.

(30) Les 11, 16 et 17 décembre 2015, les autorités italiennes ont présenté d'autres observations sur l'affaire.

2. **DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE**

2.1. *INTITULÉ ET OBJECTIFS DE LA MESURE*

(31) Le régime notifié prévoit une compensation pour obligations de service public en faveur des exploitants d'aéroports situés en Sardaigne, dans le but de renforcer et de développer le transport aérien. L'Italie soutient que ces obligations de service public concernent un service d'intérêt économique général (ci-après le «SIEG»). Le régime a été établi en vertu de l'article 3 de la loi régionale de Sardaigne no 10 du 13 avril 2010 ([7]) (ci-après la «loi 10/2010»).

(32) Ledit article définit la finalité de ce régime, qui consiste à renforcer le transport aérien à destination et en provenance de la Sardaigne en développant les activités aériennes, tant en termes de fréquences en période hivernale que de nombre de nouvelles destinations desservies. À cette fin, les aéroports sardes devaient transférer ce financement public aux compagnies aériennes à titre de compensation de service public.

([7]) Legge Regionale 13 aprile 2010, n.10 — Misure per lo sviluppo del trasporto aereo — Art.3: Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani.

(33) L'objectif général du régime est de renforcer l'économie régionale en augmentant les flux de touristes, en particulier en dehors de la saison estivale.

2.2. *AUTORITÉ CHARGÉE DE L'OCTROI DE L'AIDE*

(34) La Région de Sardaigne (ci-après la «Région») est l'autorité chargée de l'octroi de l'aide. La Région bénéficie du statut spécial de région autonome en Italie.

2.3. *CADRE JURIDIQUE*

(35) L'article 3 de la loi 10/2010 prévoit un financement sous forme de compensation pour obligations de service public en faveur des exploitants des aéroports sardes pour la période 2010-2013. La loi 10/2010 est mise en œuvre par voie de décisions adoptées par l'exécutif régional.

(36) Le décret régional n° 122/347 du 17 mai 2010 ([8]) précise que les montants fixés par la loi 10/2010 sont à la charge du budget régional.

(37) L'exécutif régional de Sardaigne a adopté plusieurs actes d'exécution qui définissent les conditions et modalités d'accès au financement en vertu de la loi 10/2010:

a) la décision n° 29/36 de la Sardaigne du 29 juillet 2010 ([9]) définit les critères, la nature et la durée du service de transport pour lequel un financement peut être accordé et définit les lignes directrices pour l'élaboration et l'évaluation des plans d'activités des aéroports («*programmi di attività*»);

b) la décision n° 43/37 de la Sardaigne du 6 décembre 2010 ([10]) approuve les plans d'activités présentés par les exploitants aéroportuaires pour 2010 et le montant spécifique à accorder à chacun d'eux pour 2010;

c) la décision n° 52/117 de la Sardaigne du 23 décembre 2011 ([11]) fixe les montants annuels que la Région octroie aux exploitants aéroportuaires pour la période 2011-2013 sur la base des plans d'activités présentés par les exploitants aéroportuaires en 2011.

(38) La loi régionale n° 1 du 19 janvier 2011 ([12]) a réduit les contributions que la Région accorde aux aéroports, au sens de la loi 10/2010, à 21 100 000 EUR pour 2011 et 21 500 000 EUR pour 2012 et 2013.

(39) La loi régionale n° 12 du 30 juin 2011 ([13]) établit un mécanisme d'avances financières géré au moyen d'un fonds financier ad hoc constitué auprès de la SFIRS ([14]). La SFIRS est la société financière interne de la Région de Sardaigne qui, en tant que courtier financier et branche opérationnelle de la Région, a été chargée par cette dernière de mettre en place et de gérer le fonds régional destiné à octroyer des avances financières sous la forme d'un financement à titre onéreux par les actionnaires ([15]). La SFIRS est placée sous le contrôle direct de la Région, qui en assure la gestion. Son rôle consiste à gérer les plans, les politiques et les programmes élaborés par la Région pour le développement économique et social du territoire. Son conseil d'administration est nommé par la Région. La loi n° 15 du 9 août 2011 ([16]) confie à la SFIRS la constitution et la gestion du «fonds régional pour les aéroports» ([17]) (ci-après le «fonds régional») destiné à accorder des avances financières sur les contributions de la Région. La décision n° 500 du 9 août 2011 ([18]) approuve les modalités de mise en œuvre du fonds régional. La décision n° 22 du 30 janvier 2012 ([19]) complète les règles énoncées dans la décision n° 500 du 9 août 2011.

([8]) Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n.122 del 17.5.2010.
([9]) Deliberazione della Giunta regionale N° 29/36 del 29.7.2010 — Attuazione dell'art. 3 della L.R. 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.
([10]) Deliberazione della Giunta regionale N° 43/37 del 6.12.2010 — Legge regionale 13 aprile 2010, N° 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.
([11]) Deliberazione N° 52/117 del 23.12.2011 — Legge regionale 13 aprile 2010, N° 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011-2013.
([12]) Legge Regionale 19 gennaio 2011, n. 1 — Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).
([13]) Legge Regionale 30 giugno 2011, n. 12 Art. 4, commi 32 e 33.
([14]) Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA — www.sfirs.it — Courtier financier en vertu des articles 106 et 107 du décret législatif n° 385 du 1er septembre 1993.
([15]) «Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso».
([16]) Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.
([17]) Fondo regionale aeroporti.
([18]) Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto N° 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale N° 15/2012.
([19]) Determinazione N° 22 del 30.01.2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, N° 12 — Art. 4, commi 32 e 33 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Regolamento attuativo.

(40) La loi régionale n° 15 du 7 août 2012 ([20]) modifie la loi régionale du 30 juin 2011. La décision n° 694 du 2 octobre 2012 ([21]) met en œuvre la loi régionale du 7 août 2012 et complète et modifie les règles de mise en œuvre du fonds régional en étendant l'application de la loi du 30 juin 2011 aux années 2012 et 2013.

(41) La décision n° 4/34 du 5 février 2014 ([22]) modifie l'affectation des contributions régionales pour l'année 2013, compte tenu de la réduction des contributions régionales décidée dans le cadre du budget de la Région alloué au financement des activités en vertu de la loi 10/2010 ainsi que des coûts effectivement supportés par les trois exploitants aéroportuaires.

2.4. *LE RÉGIME*

(42) Le régime notifié vise à développer le transport aérien et à rendre les liaisons aériennes à destination et en provenance de la Sardaigne moins saisonnières, ce qui contribue à l'objectif général consistant à attirer les touristes et à renforcer l'économie régionale. À cette fin, la loi 10/2010 prévoit un financement sous forme de compensation pour obligations de service public en faveur des exploitants des aéroports sardes pour la période 2010-2013.

(43) Les décisions d'exécution précisent que l'objectif de la loi 10/2010 — à savoir réduire la saisonnalité — consiste à prolonger la période pendant laquelle les vols sont assurés. Cela implique d'augmenter la fréquence des vols pendant la période dite de moyenne saison (c'est-à-dire les mois qui précèdent et suivent la saison estivale — avril, mai, septembre et octobre) ou la saison hivernale, ainsi que d'ouvrir de nouvelles liaisons à destination et en provenance de lieux qui ne sont pas encore reliés à la Sardaigne. La raison d'être du régime est de promouvoir une politique régionale de transport aérien qui renforce la cohésion économique, sociale et territoriale des populations concernées en remédiant aux problèmes d'accessibilité auxquels la Sardaigne est confrontée en tant qu'île.

(44) Les décisions visées à la section 2.3 définissent les trois activités suivantes:

a) *augmentation du trafic aérien par les compagnies aériennes («activité 1»).* Les compagnies aériennes et les exploitants aéroportuaires doivent présenter, dans des «plans d'activités» détaillés, des stratégies visant à accroître le trafic aérien et à favoriser la désaisonnalité des flux touristiques en définissant des liaisons d'intérêt stratégique, des fréquences, des offres de capacités et des objectifs en matière d'évolution du trafic. Si tous ces éléments sont réunis, une compensation financière est octroyée; dans le cas contraire, des pénalités doivent être payées;

b) *promotion de la Sardaigne en tant que destination touristique par les compagnies aériennes («activité 2»).* Dans les «plans d'activités» susmentionnés, les compagnies aériennes et les exploitants aéroportuaires doivent également définir des activités spécifiques de marketing et de publicité visant à augmenter le nombre de passagers et à promouvoir la zone d'attraction de l'aéroport;

c) autres activités de promotion confiées par les exploitants aéroportuaires à des tiers prestataires de services autres que des compagnies aériennes ([23]) pour le compte de la Région («activité 3»).

(45) Une fois que la Région a approuvé les plans d'activités, en évaluant les activités qui y sont proposées en fonction de leur impact économique sur l'aéroport et sur l'activité économique sarde en général, elle répartit en conséquence les ressources financières disponibles pour chaque année et chaque aéroport.

(46) Les compensations versées aux exploitants aéroportuaires sont calculées sur la base des coûts estimés supportés par les compagnies aériennes pour assurer les liaisons stratégiques nationales ou internationales et atteindre les objectifs annuels en termes de passagers. Une fois que les objectifs en termes de passagers ont été fixés, les exploitants aéroportuaires choisissent les compagnies aériennes qui seront chargées d'exploiter les services en question. Les transporteurs sélectionnés reçoivent la compensation qui couvre la différence entre leurs frais d'exploitation et le produit réel ou présumé de la vente des billets passagers.

(47) D'après le document de notification transmis par l'Italie, la Région doit approuver la procédure d'appel d'offres organisée par les exploitants aéroportuaires pour sélectionner les compagnies aériennes intéressées.

([20]) Legge Regionale 7 agosto 2012, N° 15, Art. 2.
([21]) Determinazione Prot. N° 7641 Rep. N° 694 del 2 ottobre 2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, N° 12 — Art. 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, N° 15, art. 2 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.
([22]) Deliberazione N° 4/34 del 5.2.2014 — Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.
([23]) Des agences publicitaires ou touristiques, par exemple.

La Commission n'a pas été informée d'appels d'offres organisés par des exploitants aéroportuaires. Selon l'Italie, les compagnies aériennes ont été sélectionnées sur la base des offres commerciales les plus attrayantes soumises aux exploitants aéroportuaires à la suite de la publication d'avis sur leurs sites web. En ce qui concerne les aéroports, le régime d'aides est conçu de manière à coordonner le développement du système aéroportuaire régional en veillant à la complémentarité des aéroports régionaux ([24]).

2.5. *ACTIVITÉS DE MARKETING ENTREPRISES PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES*

(48) La loi 10/2010 prévoit que, dans le cadre de l'activité 2, les exploitants aéroportuaires doivent conclure des accords de marketing avec les compagnies aériennes en vue de promouvoir la Sardaigne en tant que destination touristique. Les plans d'activités doivent dès lors définir des stratégies spécifiques de marketing et de publicité visant à augmenter le nombre de passagers et à promouvoir la zone d'attraction de l'aéroport.

(49) Deux types d'accords différents ont été conclus par les exploitants aéroportuaires, en fonction de la compagnie aérienne: soit un accord unique portant à la fois sur les services aéroportuaires et les services de marketing, soit deux contrats distincts, comme dans le cas de Ryanair où il existe un accord de services aéroportuaires avec Ryanair et un accord de services de marketing avec la société de marketing AMS (Airport Marketing Services), sa filiale à 100 %. Les accords combinent et relient mesures d'augmentation du trafic et mesures de marketing et reposent sur un système de primes dont le niveau est fixé en fonction du succès des mesures d'augmentation du trafic. En vertu de ces accords, le transporteur doit exploiter un programme de vols défini et, en même temps, élaborer un plan de marketing et de publicité.

(50) Les services de marketing consistent en une page consacrée à la destination aéroportuaire sur le site web des transporteurs, qui comprend parfois un guide de voyage. Ils visent à promouvoir les attractions touristiques et commerciales dans la région et à maximiser la part des voyageurs étrangers entrants.

2.6. *AÉROPORTS CONCERNÉS*

(51) En 2010, la Sardaigne comptait cinq aéroports:

a) Alghero, dont l'exploitant aéroportuaire est SO.GE.A.AL S.p.A. («*SOGEAAL*»);

b) Cagliari-Elmas, dont l'exploitant aéroportuaire est So.G.Aer. S.p.A. («SOGAER»);

c) Olbia, dont l'exploitant aéroportuaire est GEASAR S.p.A. («GEASAR»);

d) Tortoli, dont l'exploitant aéroportuaire est GE.AR.TO. S.p.A. («GEARTO»);

e) Oristano, dont l'exploitant aéroportuaire est SO.GE.A.OR. S.p.A. («SOGEAOR»).

(52) Toutes ces sociétés sont des sociétés à responsabilité limitée. SOGEAAL et SOGAER sont détenues par le secteur public. GEASAR est contrôlée par le transporteur aérien Meridiana.

(53) L'Italie a confirmé que, bien que la loi 10/2010 mentionne tous les aéroports sardes, les deux petits aéroports de l'île, Oristano et Tortolì-Arbatax (qui accueillent moins de 200 000 passagers par an ([25])), n'ont pas reçu de financement en vertu de ladite loi.

(54) Alghero est situé dans le nord-ouest de la Sardaigne, Olbia dans le nord-est et Cagliari dans le sud. Les distances et les temps de parcours par la route entre ces aéroports sont les suivants ([26]):

Cagliari-Alghero 247 km — 2 h 40

Cagliari-Olbia 273 km — 2 h 51

Olbia-Alghero 136 km — 1 h 53

([24]) Deliberazione n° 29/36 du 29 juillet 2010, p. 1.
([25]) L'aéroport d'Oristano, fermé en 2011, a accueilli environ 7 000 passagers en 2010 et environ 1 300 en 2011. L'aéroport de Tortolì-Arbatax a accueilli environ 13 500 passagers en 2010 et environ 2 800 en 2011.
([26]) *Source:* Google Maps.

2.6.1. AÉROPORT DE CAGLIARI

(55) L'exploitant aéroportuaire SOGAER est une entreprise publique puisque la chambre de commerce de Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) en détient la majorité des parts, comme indiqué dans le tableau 1. La Région ne contrôle pas la chambre de commerce de Cagliari ([27]), qui est financée de manière autonome grâce à une redevance annuelle versée par les sociétés qui en sont membres. La chambre de commerce est une entité publique autonome chargée de fournir divers services à ses membres ([28]).

Tableau 1

Structure d'actionnariat de SOGAER ([1])

(en %)

C.C.I.A. Cagliari	94,35
S.F.I.R.S. SpA	3,43
Banco di Sardegna SpA	1,05
Regione Autonoma Sardegna	0,72
Meridiana SpA	0,21
C.C.I.A.A. Oristano	0,10
Corsorzio Sardegna Costa Sud	0,06
Associazione Industriali Province della Sardegna Meridionale	0,04
CONFAPI Sardegna	0,03
Editorial Airon	0,01
Fima SpA	0,01

([1]) L'actionnaire principal de l'aéroport a l'intention de vendre 40 % de ses parts dans un avenir très proche (*source:* rapport annuel 2013).

(56) En 2014, l'aéroport a accueilli 3 639 627 passagers ([29]). Il est situé dans la partie méridionale de l'île et en est le principal aéroport en termes de trafic. Depuis 2007, SOGAER détient la totalité de la concession pour la gestion de l'aéroport. L'aéroport gère des vols intérieurs et internationaux et les principales compagnies aériennes qui y sont présentes sont Ryanair, Meridianafly, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea et AirBerlin. Au cours de la période 2007-2009, 69 % du trafic de passagers à l'aéroport a été enregistré entre avril et octobre.

(57) Au 31 décembre 2013, SOGAER affichait un chiffre d'affaires de 26,8 millions d'EUR et un résultat net positif de 1,7 million d'EUR. Le total des actifs s'élevait à 125,5 millions d'EUR.

2.6.2. AÉROPORT D'ALGHERO

(58) L'exploitant de l'aéroport d'Alghero, SOGEAAL, est détenu à 80,20 % par la Région de Sardaigne et à 19,80 % par SFIRS SpA (société interne appartenant à la Région) ([30]). SOGEAAL a débuté son activité en 1995 grâce à une concession partielle et temporaire, qui est devenue une concession complète en 2007 ([31]).

([27]) *Source:* Italie dans sa communication à la Commission du 5 mai 2016.
([28]) La loi n° 580 du 29 décembre 1993 réglemente le statut des chambres de commerce en Italie.
([29]) *Source:* Wikipedia.
([30]) La structure d'actionnariat de SOGEAAL reflète les changements survenus au cours de l'année 2010. L'aéroport est actuellement en cours de privatisation.
([31]) Concessione di gestione totale.

(59) L'aéroport est situé dans la partie nord-ouest de la Sardaigne. Selon l'Italie, sa zone de d'attraction couvre environ 35 % de l'île et compte entre 450 000 et 600 000 habitants dans les provinces de Sassari, Oristano et Nuoro. En termes de trafic commercial de passagers, Alghero est le troisième aéroport de Sardaigne, avec un total de 1 639 374 passagers en 2014 ([32]).

(60) Trois types de compagnies aériennes opèrent à l'aéroport: des compagnies classiques, telles qu'Alitalia, Meridiana, Iberia et Lufthansa, des compagnies à bas prix, comme easyJet et Ryanair, et des compagnies charter comme Tui Fly et Jet Time. Au cours de la période 2007-2009, 75 % du trafic de passagers à l'aéroport a été enregistré entre avril et octobre.

(61) Au 31 décembre 2013, SOGAER affichait un chiffre d'affaires de 15,9 millions d'EUR et un résultat net positif de 1,5 million d'EUR. Le total des actifs s'élevait à 42,0 millions d'EUR.

2.6.3. AÉROPORT D'OLBIA

(62) L'exploitant de l'aéroport d'Olbia, GEASAR, a une majorité d'actionnaires privés ([33]), comme indiqué dans le tableau 2.

Tableau 2

Structure d'actionnariat de GEASAR

(en %)

Meridiana S.p.A.	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)	8,42
Regione Sardegna	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

(63) GEASAR a débuté son activité en 1989 avec une concession partielle pour la gestion de l'aéroport d'Olbia. Olbia est situé dans la partie nord-est de la Sardaigne. L'aéroport accueille des compagnies aériennes classiques, comme Alitalia et Lufthansa, des compagnies aériennes à bas prix, telles qu'easyJet et Vueling, ainsi que des compagnies charter comme Smartwings et Mistral Air.

(64) L'aéroport a accueilli 2 127 718 passagers en 2014 ([34]). Il est principalement dédié au trafic commercial national et international de passagers. Il a une vocation touristique puisqu'il dessert la très touristique *Costa Smeralda*. Par conséquent, le trafic est principalement concentré sur la période comprise entre mai et octobre: Au cours de la période 2007-2009, 84 % du trafic de passagers à l'aéroport a été enregistré entre avril et octobre.

(65) Au 31 décembre 2013, GEASAR affichait un chiffre d'affaires de 27,0 millions d'EUR et un résultat net positif de 2,8 millions d'EUR. Le total des actifs s'élevait à 57,3 millions d'EUR.

2.7. *MÉCANISME ET STRUCTURE DU FINANCEMENT MIS EN PLACE PAR LA RÉGION DE SARDAIGNE*

2.7.1. MONTANT GLOBAL DES CONTRIBUTIONS ENGAGÉES PAR LA RÉGION DE SARDAIGNE

(66) À l'origine, l'article 3 de la loi 10/2010 autorisait la Région à octroyer aux exploitants aéroportuaires 19 700 000 EUR pour 2010 et 24 500 000 EUR pour chacune des années suivantes, à savoir 2011, 2012 et 2013.

([32]) *Source:* site web officiel de l'aéroport.
([33]) Societa per azioni (société anonyme) constituée en 1985.
([34]) *Source:* Wikipedia.

(67) Tout au long de la période, compte tenu de ses propres ressources et des plans d'activités présentés par les aéroports, la Région a progressivement réduit les montants initialement affectés au financement du régime, comme le montre le tableau 3.

Tableau 3

Compensation engagée en faveur des aéroports sardes — 2010-2013

(en EUR)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Total**
Alghero	9 960 000	10 559 913,00	9 094 919,77	8 029 737,87	37 644 570,64
Cagliari	5 000 000	4 777 320,33	8 405 080,23	9 261 925,37	27 444 325,93
Olbia	4 000 000	3 057 654,00	4 000 000,00	4 208 336,76	15 265 990,76
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Total	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	**80 654 887,33**

(68) La décision n° 4/34 du 5 février 2014 a modifié la contribution régionale pour 2013 et prévoyait un montant global de 17 500 000 EUR pour 2013 pour les trois exploitants aéroportuaires, comme le montre le tableau 4.

Tableau 4

Compensation engagée en faveur des aéroports sardes — 2013 (conformément à la décision n° 4/34 du 5 février 2014)

(en EUR)

	Année 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Total	17 500 000

(69) Les contributions finales, résultant des différentes modifications, qui ont été effectivement accordées par la Région de Sardaigne aux trois aéroports, sont indiquées dans le tableau 5 ([35]).

Tableau 5

Compensation finale engagée en faveur des aéroports sardes — 2010-2013

(en EUR)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Total**
Alghero	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Cagliari	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbia	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Total	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	**76 654 887**

([35]) Comme expliqué au considérant 53, une compensation financière avait initialement été prévue pour tous les aéroports sardes, y compris l'aéroport d'Oristano, mais elle a été annulée.

(70) La mesure prend la forme de subventions directes accordées par la Région aux exploitants des aéroports sardes, qui transfèrent ensuite les montants en question aux compagnies aériennes et autres entités concernées. Les subventions sont directement financées sur le budget régional. Les exploitants aéroportuaires doivent gérer des comptes distincts pour permettre le suivi des montants reçus.

2.7.2. LES PLANS D'ACTIVITÉS ET LES LIAISONS D'INTÉRÊT STRATÉGIQUE

(71) Les exploitants des aéroports sardes sont tenus d'élaborer des projets de plans d'activités et de les soumettre à la Région pour approbation. Ces plans d'activités doivent inclure les activités consistant à développer des liaisons aériennes de point à point entre les aéroports sardes et des destinations nationales et européennes, qui doivent être concrétisées au moyen d'accords avec les compagnies aériennes. À cette fin, le plan lui-même doit indiquer quelles initiatives, parmi celles énumérées ([36]), les exploitants aéroportuaires jugent réalisables au regard des objectifs d'amélioration du transport aérien et de réduction de sa saisonnalité prévus par la loi 10/2010.

(72) Les plans doivent déterminer les liaisons d'intérêt stratégique (nationales et internationales) et les objectifs annuels concernant la fréquence des vols, le facteur de charge, les nouvelles liaisons, le nombre de passagers et les activités de marketing.

(73) Les plans d'activités doivent respecter les principes suivants:

a) les liaisons d'intérêt stratégique ne peuvent pas chevaucher les liaisons déjà exploitées dans le cadre d'un régime OSP ([37]) sur la base du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ([38]);

b) la contribution financière accordée à chacune des liaisons subventionnées doit diminuer avec le temps;

c) l'accord financier conclu avec les compagnies aériennes doit inclure un plan de promotion du territoire local qui doit être compatible avec la stratégie de communication touristique de la Région;

d) lorsque la compensation totale demandée par les aéroports est supérieure au montant total autorisé par le budget régional, la préférence est accordée aux liaisons internationales par rapport aux lignes intérieures (sauf pour les destinations desservant plus de trois millions d'habitants), aux liaisons reliant les principales plateformes aéroportuaires, aux liaisons à grand potentiel de trafic, aux liaisons pour lesquelles les services doivent être fournis tout au long de l'année plutôt que sur une base saisonnière et aux entreprises qui décident de créer une base opérationnelle à l'aéroport local.

(74) L'exploitation des liaisons d'intérêt stratégique représente le SIEG que les compagnies aériennes doivent fournir en échange d'une compensation (sous réserve que les objectifs fixés pour le trafic de passagers soient atteints). Les plans d'activités doivent être étayés par des prévisions économiques et financières appropriées qui illustrent les perspectives de rentabilité des initiatives en question et indiquent les besoins financiers liés à ces activités pour chaque année concernée. Pour ce qui est des besoins financiers, les plans doivent indiquer le niveau des ressources propres investies par l'exploitant de l'aéroport ainsi que le niveau d'investissement des tiers qui profitent de l'augmentation du trafic.

(75) Les plans d'activités présentés par l'Italie au cours de la procédure formelle sont conformes aux exigences énoncées au considérant 73. Ils contiennent les informations obligatoires requises par la Région, telles que la présentation de l'offre de transport subventionnée, le calcul détaillé de la compensation à octroyer et les avantages économiques attendus du soutien public.

(76) Une fois les plans d'activités approuvés, la Région décide en conséquence d'accorder des ressources financières annuelles à chaque aéroport, en examinant les activités sur la base de l'évaluation de leur incidence économique sur l'activité économique en Sardaigne.

([36]) Voir le considérant 44.

([37]) Depuis 2000, des OSP sont imposées sur les lignes intérieures entre les aéroports sardes et les aéroports de l'Italie continentale conformément aux règles de l'Union sur le transport aérien.

([38]) Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

(77) Les plans sont financés comme suit:

a) l'exploitant aéroportuaire bénéficiaire recevra à titre d'avance une première tranche correspondant à 20 % du montant total prévu dans les plans;

b) 60 % du financement total sera versé à titre de paiement intermédiaire à la réception d'un rapport trimestriel;

c) le paiement de la dernière tranche sera effectué dans les 60 jours suivant la réception des documents correspondants, après vérification par la Région de l'activité réalisée, des résultats obtenus et des coûts encourus.

(78) Les plans d'activités ont été approuvés par deux décisions de la Région:

a) la décision n° 43/37 de la Sardaigne du 6 décembre 2010 a approuvé les plans d'activités présentés par les exploitants des aéroports de Cagliari, d'Olbia, d'Alghero et d'Oristano pour 2010 et les montants spécifiques à accorder à chacun d'eux ([39]);

b) la décision n° 52/117 de la Sardaigne du 23 décembre 2011 a approuvé les plans d'activités présentés par les exploitants des aéroports de Cagliari, d'Olbia et d'Alghero pour la période 2011-2013. Les objectifs annuels en termes de passagers par aéroport et la répartition de la compensation entre les trois aéroports y sont précisés. La décision précise en outre que les plans pour 2011 doivent être considérés comme définitifs puisqu'ils concernent des activités déjà réalisées, tandis que les plans pour les deux années suivantes, 2012 et 2013, peuvent être modifiés.

2.7.3. LE PROCESSUS DE SUIVI

(79) Il appartient aux exploitants aéroportuaires d'élaborer les plans d'activités conformément aux dispositions de la loi 10/2010 et de ses différents actes d'exécution. Ils doivent interagir avec les compagnies aériennes au cours du processus d'élaboration et le plan final doit être approuvé par la Région. Si la Région n'est pas d'accord ou si elle constate des incohérences avec les dispositions de la loi 10/2010, elle peut exiger que les plans d'activités soient modifiés.

(80) La Région impose aux exploitants aéroportuaires d'assurer le suivi des performances des compagnies aériennes et d'appliquer des sanctions en cas de non-respect des objectifs définis ex ante, notamment en termes de fréquences et de passagers. Ce mécanisme de sanction doit être prévu dans les accords conclus avec les compagnies aériennes.

(81) Les décisions de l'exécutif régional mettant en œuvre la loi 10/2010 prévoient la mise en place d'un mécanisme de suivi par la Région afin d'éviter une surcompensation du coût annuel prévu pour les activités en question. La Région doit définir des actions de contrôle ex ante, procéder à des vérifications et, éventuellement, récupérer toute surcompensation, notamment en contrôlant le nombre réel de vols et de passagers.

(82) La Région contrôle les coûts réels supportés par les exploitants aéroportuaires pour la mise en œuvre des activités en question en vérifiant les documents correspondants et les déclarations des coûts annuels (factures des compagnies aériennes aux exploitants). Les exploitants aéroportuaires doivent déclarer le financement des activités à la Région sur la base des factures reçues des contractants (compagnies aériennes pour les activités 1 et 2 et autres entreprises pour l'activité 3). La Région vérifie également que la liaison faisant l'objet d'une compensation n'est pas soumise à des OSP en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008.

(83) Le financement régional prévu par la loi 10/2010 ne peut être accordé que dans le cadre des plans d'activités susmentionnés, qui doivent être approuvés par la Région. Ces plans ayant été élaborés avant la réalisation des activités prévues par la loi 10/2010, il peut y avoir quelques variations dans leur mise en œuvre. Par conséquent, le mécanisme mis en place par la Région prévoit que celle-ci doit adapter sa contribution finale aux variations constatées dans la mise en œuvre des activités ou les coûts supportés par les aéroports ([40]). Dès lors, la

([39]) En ce qui concerne Tortolì-Arbatax, l'acte mentionne que l'exploitant aéroportuaire a soumis le plan *pour la période de trois ans seulement (pas pour 2010)*.

([40]) Dans sa communication à la Commission du 11 septembre 2015 (considérant 14), l'Italie donne l'exemple de GEASAR qui, en 2013, a réduit ses activités de marketing par rapport aux prévisions initiales (dans le cadre de l'activité 2 financée par la Région). La Région a par conséquent réduit sa contribution finale.

contribution finale déterminée par la Région tient compte de la mise en œuvre effective des plans d'activités et de la conformité des activités pour lesquelles le financement est demandé avec les objectifs de la loi 10/2010 et avec le plan de marketing touristique de la Région. En cas de divergences, la contribution finale est adaptée par la Région ([41]).

(84) Les documents présentés par l'Italie montrent que les exploitants aéroportuaires ont effectivement communiqué à la Région les fonds publics reçus (y compris les pièces justificatives telles que les factures relatives aux coûts encourus) et fourni des preuves attestant la réalisation d'actions de marketing et de promotion. La Région a vérifié ces informations et a versé la tranche restante aux exploitants aéroportuaires.

2.7.4. AVANCES FINANCIÈRES ET RÔLE DU FONDS RÉGIONAL

(85) Comme déjà mentionné à la section 2.3, la loi régionale du 30 juin 2011 instaure le fonds régional ([42]) géré par la SFIRS et financé par la Région.

(86) Le mécanisme financier mis en place par la Région en vertu de la loi 10/2010 est le suivant:

a) les exploitants aéroportuaires mettent à la disposition des compagnies aériennes des aéroports concernés (dans le cas des activités 1 et 2) et des autres prestataires de services concernés (dans le cas de l'activité 3) les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre des trois activités;

b) chaque année, à la suite de demandes de préfinancement présentées par les exploitants aéroportuaires, la Région décide que la SFIRS — par l'intermédiaire du fonds régional — doit accorder des avances financières aux aéroports. Le fonds régional accorde ensuite aux exploitants aéroportuaires, sur demande, un financement contre rémunération (commissions et intérêts) à titre de paiement anticipé du montant alloué conformément à la loi 10/2010. Le paiement anticipé ne peut dépasser 85 % ([43]) de la contribution engagée par la Région en faveur des exploitants aéroportuaires. L'avance financière est soumise à des intérêts (Euribor 6 M + 2 % pour 2010 et Euribor 6 M + 1,5 % pour 2011-2013) et des commissions (1 % pour 2010 et 0,50 % pour 2011-2013) versés à la SFIRS par les exploitants aéroportuaires;

c) la Région confirme ensuite les montants définitifs à accorder aux exploitants aéroportuaires («contribution» de la Région) dans la limite des ressources disponibles et compte tenu des montants réellement payés par les exploitants dans le cadre de la mise en œuvre des trois activités. À cette fin, les exploitants aéroportuaires présentent des rapports appropriés qui: i) indiquent les résultats obtenus et incluent une analyse d'impact; ii) précisent en détail les coûts effectivement encourus par l'aéroport pour les initiatives entreprises, en fournissant les pièces justificatives nécessaires (factures ou autres);

d) Le fonds régional retient 4 % du montant de la contribution régionale, qui sont reversés à la Région. Une fois la contribution finale déterminée, le fonds régional accorde le solde du financement ([44]) à l'exploitant de l'aéroport. Le fonds est censé accorder le solde à l'exploitant de l'aéroport dans un délai maximum de six mois après la conclusion des plans d'activités.

2.8. *FLUX FINANCIERS*

2.8.1. FLUX FINANCIERS DE LA RÉGION VERS LES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES

(87) Bien que la Région se soit engagée à octroyer un montant total de 76 654 887 EUR pour la période 2010-2013 (voir le tableau 5), elle a effectivement versé 68 510 256 EUR aux exploitants aéroportuaires pour le financement des trois activités en vertu de la loi 10/2010 ([45]) (voir le tableau 6, colonne A): 35 516 988 EUR à SOGEAAL, 19 250 617 EUR à SOGAER et 13 742 651 EUR à GEASAR.

([41]) L'Italie donne à cet effet l'exemple de l'aéroport d'Oristano, pour lequel la Région a refusé une liaison spécifique prévue dans le plan d'activités de l'aéroport — Communication de l'Italie à la Commission du 5 mai 2015, p. 5-6.
([42]) Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.
([43]) Avec un maximum de 90 % pour 2011 — Voir Determinazione prot. N° 7641 rep. N° 694 del 2.10.2012.
([44]) Ce montant équivaut à la contribution décidée par la Région, déduction faite de la retenue de 4 % et du paiement anticipé déjà effectué à l'exploitant de l'aéroport.
([45]) L'Italie a présenté à la Commission des tableaux indiquant le montant final engagé par la Région.

(88) Le total des avances financières versées par le fonds régional aux exploitants aéroportuaires s'élève à 42 987 645 EUR (tableau 6, colonne B). Les commissions et les charges d'intérêts sont calculées sur l'avance financière et déduites par le fonds lorsque l'avance financière est décaissée en faveur de l'exploitant de l'aéroport. La retenue représente 4 % de la contribution engagée par la Région et le fonds la déduit du montant de la contribution lors du décaissement du solde du montant accordé par la Région à l'aéroport (après paiement des avances financières) ([46]).

(89) Par conséquent, le montant net à recevoir par l'exploitant aéroportuaire (tableau 6, colonne C) peut être calculé comme étant la contribution de la Région moins les trois charges financières (commissions, intérêts et retenue). Les montants communiqués par l'Italie comme étant les montants nets réellement reçus par les exploitants aéroportuaires (tableau 6, colonne D) sont légèrement différents des montants théoriques:

a) dans le cas de SOGEAAL, l'Italie explique que l'exploitant aéroportuaire devrait encore recevoir 167 661 EUR de la Région au titre de la contribution 2013;

b) les contributions régionales allouées à SOGAER et GEASAR pour 2013 (respectivement 4 946 576 EUR et 3 795 930 EUR) ont été respectivement décidées par la Région le 19 juin 2014 et le 10 juin 2014, mais n'ont jamais été versées ([47]): l'Italie reconnaît que la décision régionale constitue un engagement juridiquement contraignant de payer les montants en question, lequel peut être invoqué devant une juridiction nationale. Néanmoins, elle a décidé d'attendre la fin de la procédure d'aide d'État en cours.

([46]) La Commission note que les autorités italiennes n'expliquent pas pourquoi les avances financières indiquées dans les tableaux dépassent parfois la contribution fixée par la Région. Toutefois, ces différences ne sont pas pertinentes aux fins de l'appréciation des mesures d'aide, car la Commission ne retient que l'engagement budgétaire (colonne A) et le montant effectivement reçu par les exploitants aéroportuaires (colonne D) — voir le tableau 14.

([47]) «*Disposti ma non erogati*».

Tableau 6

Flux financiers effectifs de la Région vers les exploitants aéroportuaires

SOGEAAL — ALGHERO

(en EUR)

Période d'activité de référence	Contribution fixée par la Région (A)		Avance financière (B)		Charges financières			Montant à recevoir par l'exploitant de l'aéroport (C)	Montant net effectivement reçu par l'exploitant de l'aéroport (D)	*Différence (C) – (D)*
	Montant	Date de l'engagement	Montant	Date du versement	Retenue de 4 %	Commission	Charges d'intérêts			
2010	8 517 963	7/11/2012	[…] (*)	20/9/2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	9 041 162	12/11/2012	[…]	8/2/2012 & 23/8/2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	9 062 413	3/06/2013	[…]	22/10/2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	8 895 449	27/10/2014	[…]	17/10/2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	**35 516 988**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Secret d'affaires.

SOGAER — CAGLIARI

(en EUR)

Période d'activité de référence	Contribution fixée par la Région (A)		Avance financière (B)		Charges financières			Montant à recevoir par l'exploitant de l'aéroport (C)	Montant net effectivement reçu par l'exploitant de l'aéroport (D)	*Différence (C) – (D)*
	Montant	Date de l'engagement	Montant	Date du versement	Retenue de 4 %	Commission	Charges d'intérêts			
2010	4 657 311	7/11/2012	[…]	10/9/2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	4 777 320	7/11/2012	[…]	15/6/2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	4 869 410	13/6/2013	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
2013	4 946 576	19/6/2014	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Total	**19 250 617**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

GEASAR — OLBIA

(en EUR)

Période d'activité de référence	Contribution fixée par la Région (A)		Avance financière (B)		Charges financières			Montant à recevoir par l'exploitant de l'aéroport (C)	Montant net effectivement reçu par l'exploitant de l'aéroport (D)	*Différence (C) – (D)*
	Montant	Date de l'engagement	Montant	Date du versement	Retenue de 4 %	Commission	Charges d'intérêts			
2010	3 972 223	7/11/2012	[…]	19/9/2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2011	2 945 363	7/11/2012	[…]	1/6/2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2012	3 029 135	12/6/2013	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	0
2013	3 795 930	10/6/2014	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Total	**13 742 651**		[…]	—	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

2.8.2. FLUX FINANCIERS DES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES VERS LES COMPAGNIES AÉRIENNES ET LES PRESTATAIRES DE SERVICES TIERS POUR LE FINANCEMENT DES TROIS ACTIVITÉS

(90) Les exploitants des aéroports d'Alghero, de Cagliari et d'Olbia ont financé des compagnies aériennes et des prestataires de services tiers pour la mise en œuvre des activités 1, 2 et 3 au cours de la période 2010-2013. Selon l'Italie, les compensations versées par la Région aux exploitants aéroportuaires au cours de la période 2010-2013 pour le financement des activités 1, 2 et 3 ont été répercutées sur les compagnies aériennes et les prestataires de services tiers. Les compagnies aériennes ont reçu des financements pour les activités 1 et 2 et ont été sélectionnées sur la base de l'«offre commerciale la plus attrayante» ([48]). Les prestataires de services tiers chargés des activités de marketing, comme les agences publicitaires ou touristiques, ont reçu un financement pour l'activité 3.

(91) Le tableau 7 résume les flux financiers des exploitants aéroportuaires vers les compagnies aériennes et les prestataires de services tiers pour le financement des activités 1, 2 et 3.

Tableau 7

Flux financiers des exploitants aéroportuaires vers les compagnies aériennes et les prestataires de services tiers pour le financement des activités 1, 2 et 3

SOGEAAL — ALGHERO

(en EUR)

Période d'activité de référence	Financement des activités		
	activités 1 et 2	activité 3	Total (A)
2010	[…]	[…]	8 517 963
2011	[…]	[…]	9 041 162
2012	[…]	[…]	9 062 413
2013	[…]	[…]	8 895 449
Total	[…]	[…]	**35 516 987 (100 %)**

SOGAER — CAGLIARI

(en EUR)

Période d'activité de référence	Financement des activités		
	activités 1 et 2	activité 3	Total (A)
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410
2013	[…]	[…]	4 946 576
Total	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

([48]) Voir le considérant 47: bien que des appels d'offres aient été prévus par le cadre juridique sarde, aucun n'a été organisé pour sélectionner les compagnies aériennes.

GEASAR — OLBIA

(en EUR)

Période d'activité de référence	Financement des activités		
	activités 1 et 2	activité 3	Total (A)
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…] (1)	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Total	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

(1) Dans sa communication du 11 septembre 2015, l'Italie déclare un montant de […] EUR pour le financement de l'activité 3 en 2011. Dans sa communication du 16 décembre 2015 (rapport de Deloitte Financial Advisory S.r.l.), l'Italie indique un montant de […] EUR au lieu de […] EUR sans justifier la différence.

(92) Le tableau 8 résume les versements effectués par les exploitants aéroportuaires en faveur des compagnies aériennes pour le financement des activités 1 et 2.

Tableau 8

Flux financiers des exploitants aéroportuaires vers les compagnies aériennes pour le financement des activités 1 et 2

SOGEAAL — ALGHERO

(en EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	—	—	[…]	[…]	[…]
Volotea	—	—	—	[…]	[…]
Alitalia	[…]	—	—	—	[…]
Meridiana	[…]	—	[…]	—	[…]
Wizzair	—	—	[…]	[…]	[…]
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	**35 221 513**

SOGAER — CAGLIARI

(en EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Germanwings	—	—	[…]	—	[…]
Tourparade	—	—	[…]	—	[…]

(en EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Air Berlin	—	—	—	[…]	[…]
Vueling	—	—	—	[…]	[…]
Volotea	—	—	[…]	[…]	[…]
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	**19 018 170**

GEASAR — OLBIA

(en EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Meridiana Fly	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Air Italy	[…]	[…]	—	—	[…]
Air Berlin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Norwegian	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2.com	—	[…]	[…]	[…]	[…]
NIKI	—	—	[…]	—	[…]
Vueling	—	—	—	[…]	[…]
Air Baltic	—	—	—	[…]	[…]
Volotea	—	—	[…]	[…]	[…]
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	**12 683 623**

2.8.3. CONCLUSION

(93) Comme le montre le tableau 6, le financement accordé par la Région a été entièrement versé aux exploitants aéroportuaires, qui ont eux-mêmes fourni un financement supérieur à celui reçu de la Région pour la mise en œuvre des activités 1, 2 et 3 prévues dans leurs plans d'activités. [La différence entre le financement effectivement prévu pour la mise en œuvre des activités 1, 2, 3 (colonne B du tableau 9) et le montant effectivement versé par la Région aux exploitants aéroportuaires pour la réalisation de ces activités (colonne C du tableau 9) s'élève à 12 733 760 EUR].

Tableau 9

Comparaison entre le financement accordé par la Région et les montants financés par les exploitants aéroportuaires pour la mise en œuvre des trois activités prévues par la loi 10/2010

(en EUR)

	Contribution fixée par la Région (A)	Montant total financé par les aéroports pour les trois activités (B)	Différence (A) – (B)	Montant net effectivement versé par la Région aux exploitants d'aéroport (C)	Différence (B) – (C)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(en EUR)

	Contribution fixée par la Région (A)	Montant total financé par les aéroports pour les trois activités (B)	Différence (A) – (B)	Montant net effectivement versé par la Région aux exploitants d'aéroport (C)	Différence (B) – (C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
TOTAL	**68 510 256**	**68 711 048**	**– 200 792**	**55 977 287**	**12 733 760**

(94) En outre, en ce qui concerne les compagnies aériennes, comme l'indique le tableau 8, le financement fourni par la Région aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires pour les activités 1 et 2 a bénéficié aux compagnies suivantes:

1) Ryanair
2) AMS
3) Meridiana Fly
4) Air Italy
5) Air Berlin
6) easy Jet
7) Norwegian
8) Jet2.com
9) NIKI
10) Vueling
11) Air Baltic
12) Volotea
13) Tourparade
14) Alitalia
15) Wizzair
16) Germanwings.

3. MOTIFS JUSTIFIANT L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE ET APPRÉCIATION INITIALE PAR LA COMMISSION

(95) Selon la décision d'ouvrir la procédure, le champ de la procédure formelle d'examen englobe les activités suivantes:

a) une compensation financière versée par la Région aux trois exploitants aéroportuaires (SOGEAAL, GEASAR et SOGAER) durant la période 2010-2013 pour le financement des activités 1, 2 et 3;

b) des compensations financières accordées par les trois exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes pour le financement des activités 1 et 2 tout au long de la période 2010-2013 ([49]).

(96) Il est noté dans la décision d'ouvrir la procédure que, puisque la Commission enquêtait sur une aide potentiellement illégale accordée par l'exploitant de l'aéroport d'Alghero dans l'affaire SA.23098 ([50]), la présente affaire ne couvre que les mesures d'aide qui ne sont pas examinées dans le cadre de cette affaire ([51]).

([49]) La décision d'ouvrir la procédure ne portait pas sur l'aide potentielle accordée par les exploitants aéroportuaires à des prestataires de services autres que les compagnies aériennes pour l'activité 3. Par conséquent, la Commission ne peut prendre position sur cet aspect.
([50]) Décision (UE) 2015/1584 de la Commission du 1er octobre 2014 concernant l'aide d'État SA.23098 (C 37/07) mise à exécution par l'Italie en faveur de Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. et de divers transporteurs aériens présents à l'aéroport d'Alghero (JO L 250 du 25.9.2015, p. 38).
([51]) Voir les considérants 48 à 52.

(97) En ce qui concerne la compensation financière versée par la Région aux trois exploitants aéroportuaires, la Commission est parvenue à la conclusion préliminaire que la compensation accordée aux aéroports sardes constituait une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité et que l'Italie n'avait pas respecté l'interdiction de mise à exécution prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité en ce qui concerne cette compensation.

(98) La Commission a exprimé des doutes quant à la compatibilité du régime de compensation des exploitants aéroportuaires avec le marché intérieur. En particulier, elle est parvenue à la conclusion préliminaire que la compensation en cause ne pouvait pas être considérée comme une compensation pour un véritable SIEG confié aux exploitants aéroportuaires.

(99) En ce qui concerne la compensation financière accordée par les trois exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes pour le financement des activités 1 et 2, la Commission a estimé qu'elle pouvait constituer une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité et qu'elle pourrait être considérée comme illégale en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du traité, étant donné qu'elle semble avoir été accordée aux bénéficiaires en violation de l'interdiction de mise à exécution. En particulier, la Commission a estimé que la Région exerçait un contrôle sur les ressources considérées, qui avaient été clairement engagées dans le budget régional dans le but précis, entre autres, de subventionner des liaisons aériennes à destination et en provenance des aéroports. La Commission a donc estimé que les montants versés aux compagnies aériennes par les exploitants aéroportuaires étaient imputables à l'État et mobilisaient des ressources d'État. La Commission a également estimé que le financement reçu par les compagnies aériennes réduisait les coûts qu'elles auraient autrement eu à supporter sur leurs propres ressources si elles avaient dû suivre le même programme de vols, et a conclu que les compagnies aériennes en avaient retiré un avantage économique.

(100) En outre, la Commission a exprimé des doutes sur le fait que la compensation financière versée aux compagnies aériennes présentes dans les aéroports d'Alghero, de Cagliari et d'Olbia puisse être considérée comme compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité. Elle a en particulier exprimé des doutes quant à la compatibilité avec la décision SIEG de 2011 ([52]) en liaison avec le règlement (CE) n° 1008/2008, avec l'encadrement SIEG de 2011 ([53]) en liaison avec le règlement (CE) n° 1008/2008, et avec les lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation.

4. OBSERVATIONS DE L'ITALIE CONCERNANT LA DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE

4.1. *LA LOI 10/2010*

(101) L'Italie justifie l'intervention financière fondée sur la loi 10/2010 pour la période 2010-2013 par le développement du transport aérien entre la Sardaigne et des destinations nationales et européennes dans le but d'accroître les flux touristiques, en particulier en dehors de la saison estivale, ce qui revêt une grande importance pour l'économie sarde.

(102) La loi attribue aux exploitants aéroportuaires la responsabilité spécifique de réaliser l'objectif qu'elle poursuit et d'en définir les conditions et les critères. En particulier, les exploitants aéroportuaires doivent élaborer des «plans d'activités» soumis à l'approbation de la Région, qui précisent les actions à entreprendre pour favoriser la désaisonnalité et le développement du transport aérien. Ces «plans d'activités» comprennent un plan financier qui présente les résultats escomptés et les ressources financières nécessaires pour atteindre l'objectif.

(103) Les plans d'activités doivent respecter les conditions suivantes:

a) les liaisons couvertes par le plan doivent être différentes de celles déjà couvertes par des compensations de service public,

b) une promotion adéquate de l'île doit être envisagée dans le cas de nouvelles liaisons ou d'une prolongation de la période d'exploitation des vols.

(104) Lorsque les ressources financières nécessaires dépassent le budget de la Région, les fonds requis doivent être alloués conformément aux critères définis dans la décision n° 29/36 de la Sardaigne du 29 juillet 2010 ([54]) (priorité aux liaisons internationales, pôles importants desservis, désaisonnalité, plus haute fréquence de vols, etc.).

([52]) Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

([53]) Communication de la Commission intitulée «Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011)» (JO C 8 du 11.1.2012, p. 15).

([54]) Voir la note de bas de page n° 4.

(105) La loi 10/2010 prévoit les trois catégories d'activités à financer par la Région, comme indiqué aux considérants 44 et suivants.

(106) Les différentes activités élaborées par les exploitants aéroportuaires sont décrites en détail dans les plans d'activités de chaque aéroport et l'Italie a présenté à la Commission des tableaux récapitulant les activités réalisées et le financement régional s'y rapportant. L'Italie fait valoir que les activités ont eu une incidence positive pour la Région puisque, pendant la période en question, le trafic aérien et les flux entrants de passagers ont augmenté.

(107) L'Italie précise que les principaux bénéficiaires du financement régional accordé en vertu de la loi 10/2010 sont les compagnies aériennes: en effet, la loi 10/2010 prévoit le financement, dans l'ensemble des aéroports sardes, des compagnies aériennes désireuses d'exploiter de nouvelles liaisons ou d'en étendre d'autres et prévoit la désaisonnalité des liaisons existantes pour la période 2010-2013.

4.2. *AVANCES FINANCIÈRES*

(108) La loi régionale n° 12 du 30 juin 2011 ([55]) dispose que les avances financières prévues par la loi 10/2010 sont majorées d'intérêts. À cette fin, le 9 août 2011 ([56]), la Région a confié à la SFIRS la création et la gestion d'un fonds régional destiné à gérer ces avances financières.

(109) L'Italie fait valoir que ces avances sont des prêts accordés aux conditions du marché: selon les règles du fonds, les emprunts financiers portent un taux d'intérêt Euribor 6M majoré de 2 % pour 2010 et de 1,50 % pour 2011 et 2012. En outre, les exploitants aéroportuaires doivent payer des frais de gestion correspondant à 1 % de l'avance financière pour 2010 et à 0,5 % pour 2011. L'Italie est d'avis que les conditions du marché des avances financières doivent être évaluées au moyen de l'indicateur synthétique de coût (ISC) ([57]) qui tient compte de tous les coûts liés aux prêts qui sont à la charge de l'aéroport. L'Italie a présenté à la Commission un tableau indiquant les détails de l'ISC pour chaque avance financière accordée. L'ISC lié à l'avance financière accordée à SOGAER est plus élevé que les autres et est également supérieur aux conditions du marché, puisque l'avance financière a été accordée en septembre 2012 et le calcul ISC effectué pour toute l'année 2012.

(110) L'Italie a communiqué les informations figurant dans le tableau 10 qui concernent les avances financières accordées aux trois exploitants aéroportuaires pour 2010 et 2011 et conclut que les avances financières ont été accordées à des conditions financières qui étaient conformes à celles appliquées à des opérations similaires sur le marché. L'Italie précise que, pour 2010 et 2011, les prêts visaient à indemniser les exploitants aéroportuaires pour les montants qu'ils avaient déjà versés aux compagnies aériennes pour l'exécution des activités 1 et 2.

Tableau 10

Avances financières accordées aux trois exploitants aéroportuaires pour 2010 et 2011

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[…]	1/7/2011	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SPA	Cagliari	[…]	25/9/2012	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SPA	Olbia	[…]	27/9/2011	[…]	[…]	[…]	[…]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[…]	2/1/2012	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SPA	Cagliari	[…]	5/7/2012	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SPA	Olbia	[…]	20/7/2012	[…]	[…]	[…]	[…]

([55]) Voir la note de bas de page n° 8.
([56]) Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.
([57]) ISC — Indicatore Sintetico di Costo.

4.3. *AUTRES INFORMATIONS*

(111) L'Italie souligne que le décret régional n° 122/347 du 17 mai 2010 ([58]) est l'instrument administratif qui permet d'inscrire effectivement les fonds alloués par la loi 10/2010 au budget régional.

(112) L'Italie précise que, bien que la loi 10/2010 fasse référence à tous les aéroports sardes, les exploitants aéroportuaires qui souhaitaient bénéficier de ces activités sont les exploitants des aéroports d'Alghero, d'Olbia et de Cagliari. Le 22 septembre 2010, l'exploitant de l'aéroport d'Oristano a présenté un plan d'activités et la Région a approuvé un financement de 300 000 EUR pour 2010. Cependant, l'exploitant de l'aéroport d'Oristano a fait l'objet d'une mise en liquidation en mai 2011 et l'aéroport est désormais fermé.

(113) L'Italie a présenté à la Commission des tableaux récapitulant les activités entreprises et le financement régional s'y rapportant, ainsi que les contrats conclus entre la SFIRS et les exploitants aéroportuaires.

(114) L'Italie estime ([59]) qu'une intervention de l'État était nécessaire car les aéroports n'auraient pas pu couvrir les coûts supportés pour le financement des activités prévues par la loi 10/2010. Les trois exploitants aéroportuaires n'auraient pas pu mettre en œuvre et financer ces activités que ce soit par leurs propres moyens ou en recourant à des financements bancaires.

a) Aéroport de Cagliari: la performance économique de l'entreprise a été négative au cours de la période 2007-2009 et, malgré un EBITDA ([60]) positif, l'activité n'a pas permis de couvrir les coûts d'amortissement, ce qui a conduit à un EBIT ([61]) négatif. L'entreprise se caractérisait à cette époque par un déséquilibre économique et financier constant, qui compromettait sa solvabilité. En 2008, une augmentation de capital de 4,4 millions d'EUR a été nécessaire pour couvrir les pertes cumulées. En raison de cette situation financière difficile, l'exploitant aéroportuaire n'était pas en mesure de couvrir sur fonds propres les coûts supportés pour mettre en œuvre les activités prévues par la loi 10/2010. Il n'était pas non plus en mesure de contracter d'autres financements extérieurs auprès d'établissements financiers, qu'il n'aurait pas pu rembourser en raison d'une production insuffisante de flux de trésorerie financiers. Au cours de la période 2010-2013, la marge opérationnelle de l'exploitant a légèrement diminué de 40 % en termes d'EBIT et le rapport financier annuel de 2013 souligne la sous-capitalisation de l'entreprise et une situation financière qui deviendrait critique si le financement anticipé provenant de la Région n'était pas versé ([62]) pour 2014.

b) Aéroport d'Alghero: au cours de la période 2007-2009, l'entreprise a connu de graves difficultés économiques et financières et a présenté un résultat net négatif plus élevé que ses capitaux propres, raison pour laquelle une recapitalisation de l'entreprise a eu lieu en 2009. Le système d'avances financières géré par la Région était principalement destiné à SOGEAAL, afin de mettre en œuvre les activités prévues par la loi 10/2010 sans imposer de charge supplémentaire à l'entreprise. L'EBITDA de l'aéroport n'a été positif qu'en 2007 et son EBIT a été négatif sur l'ensemble de la période, chutant à − 11,3 millions d'EUR en 2009. Les capitaux propres ont continuellement diminué au cours de la période concernée, atteignant un montant négatif de − 4,8 millions d'EUR en 2009. L'entreprise n'était donc pas en mesure de financer les activités en question sur ses fonds propres ni de recourir davantage à des financements bancaires extérieurs en raison de son incapacité à rembourser la dette qu'elle aurait ainsi contractée. Au cours de la période 2010-2013, la marge opérationnelle en termes d'EBIT est restée négative, passant de − 3,6 millions d'EUR en 2010 à − 1,5 million d'EUR en 2013. La structure du capital s'est détériorée au cours de la période, les capitaux propres ayant diminué de plus de moitié pour atteindre un niveau de 2,4 millions d'EUR en 2013 pour un actif total de 41,9 millions d'EUR ([63]).

c) Aéroport d'Olbia: tout au long de la période 2007-2009, l'exploitant a enregistré un ralentissement économique significatif principalement lié à la diminution du nombre de passagers. L'EBITDA a baissé de 22,8 % et l'EBIT de 41,3 % sur la période. Malgré des résultats nets positifs, l'entreprise n'a pas généré de flux de trésorerie nets positifs en raison d'une augmentation du fonds de roulement et d'un important programme d'investissement pour la période 2007-2009 (13,2 millions d'EUR). L'endettement global a augmenté de 2 millions d'EUR au cours de la période et il était hautement improbable que l'entreprise contracte de

([58]) Voir la note de bas de page n° 3.
([59]) L'Italie a fourni à la Commission trois rapports présentant une analyse économique et financière des aéroports concernant les mesures prévues par la loi 10/2010. La Commission fonde son analyse sur ces rapports.
([60]) *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortisation* (résultat avant intérêts, impôts, dépréciations et amortissement).
([61]) *Earnings Before Interest and Taxes* (bénéfice avant impôt et charges financières).
([62]) *Source:* rapports financiers annuels de SOGAER pour la période 2010-2013.
([63]) *Source:* rapports financiers annuels de SOGEAAL pour la période 2010-2013.

nouvelles dettes auprès d'établissements financiers car elles auraient compromis son équilibre financier ([64]). En outre, en raison de sa situation financière, l'exploitant de l'aéroport n'était pas en mesure de financer les activités sur ses fonds propres, les flux de trésorerie financiers générés n'étant pas suffisants pour couvrir les investissements en fonds de roulement et en immobilisations. Une troisième option aurait pu être une augmentation de capital par les actionnaires afin de garantir les liquidités nécessaires au financement des trois activités prévues par la loi 10/2010. Pour déterminer si cette option aurait été valable, l'investissement requis a été évalué du point de vue d'un investisseur en économie de marché. L'analyse réalisée par GEASAR ([65]), sur la base d'une méthodologie standard pour l'évaluation de la rentabilité d'un investissement, montre que la valeur actualisée nette (VAN) et le taux de rentabilité interne (TRI) calculés sur les accords conclus entre l'exploitant de l'aéroport et les compagnies aériennes étaient négatifs, ce qui enlève tout intérêt à une éventuelle augmentation de capital par les actionnaires. Au cours de la période 2010-2013, l'entreprise a connu une stagnation relative en termes d'EBITDA à un niveau de 5,9 millions d'EUR. Bien que la marge EBIT et le résultat net se soient légèrement améliorés au cours de la période, l'entreprise avait encore du mal à générer des flux de trésorerie nets positifs en raison de l'augmentation du fonds de roulement et des investissements ([66]).

5. **OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LES PARTIES INTÉRESSÉES**

5.1. *OBSERVATIONS DE RYANAIR*

5.1.1. OBSERVATIONS CONCERNANT LA DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE

5.1.1.1. ***Considérations générales***

(115) Ryanair souligne qu'elle n'opère des vols qu'à destination d'Alghero et de Cagliari et pas vers d'autres aéroports sardes. L'entreprise souligne que son droit de présenter des observations est entravé par l'absence d'une description raisonnablement détaillée de l'aide présumée dont elle aurait bénéficié, en particulier en ce qui concerne l'aéroport de Cagliari. AMS et Ryanair ne sont donc pas en mesure de présenter des observations portant sur les différents aspects des accords conclus entre Ryanair, AMS et l'aéroport de Cagliari.

(116) Ryanair a demandé à une société de conseil de réaliser une analyse comparative détaillée sur la base du PIEM ([67]), pour démontrer que les redevances qu'elle paie à l'aéroport de Cagliari sont conformes ou supérieures à celles qu'elle paie à des aéroports privés ou publics-privés comparables, et qu'elles respectent donc le principe de l'investisseur en économie de marché.

(117) Ryanair fait valoir qu'elle n'était pas au courant de l'existence de la loi régionale sarde 10/2010 lorsqu'elle a conclu des accords avec les aéroports de Cagliari et d'Alghero. Elle affirme qu'AMS a négocié avec les exploitants aéroportuaires sur une base commerciale, en se référant aux conditions applicables dans des aéroports comparables en Europe (dans le cas de Ryanair) et en tenant compte de la grille tarifaire d'AMS applicable à l'époque (dans le cas d'AMS).

(118) Ryanair soutient que les aéroports sardes étaient les bénéficiaires directs de l'aide présumée, tandis que les compagnies aériennes étaient des bénéficiaires indirects. Elle note que la Commission présume que l'aide a été fournie aux aéroports selon une formule, mais que seuls les composantes de cette formule sont présentées dans la décision d'ouvrir la procédure et non la formule elle-même. Ce manque d'information entrave le droit de Ryanair de formuler des observations à cet égard.

(119) En outre, même si les aéroports ont bénéficié d'une aide, la Commission ne peut pas simplement conclure que cette aide a été répercutée sur les compagnies aériennes, sans avancer aucune preuve concrète à l'appui de cette hypothèse. Ryanair précise que la Commission n'a relevé, dans les contrats conclus entre l'aéroport de Cagliari et Ryanair/AMS, aucun élément susceptible de constituer une aide d'État.

(120) Enfin, Ryanair conteste l'utilisation des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation, dans la décision d'ouvrir la procédure, pour déterminer si une aide a été accordée aux aéroports. En effet, les lignes directrices de 2005 ne constituent pas un cadre de référence fiable pour l'appréciation d'aides d'État présumées en faveur d'aéroports et de compagnies aériennes à bas prix.

([64]) À cette fin, GEASAR fournit à la Commission une simulation financière fondée sur l'hypothèse d'une nouvelle dette contractée par l'entreprise pour financer les mesures prévues par la loi 10/2010, et conclut à une aggravation des principaux indicateurs financiers de l'entreprise.

([65]) «Valutazione economica degli accordi tra GEASAR S.p.A. e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010» — Deloitte Financial Advisory S.r.l. — 15.12.2015.

([66]) *Source:* rapports financiers annuels de GEASAR pour la période 2010-2013.

([67]) Le principe de l'investisseur en économie de marché.

5.1.1.2. ***Accords conclus entre Ryanair et les aéroports***

(121) En ce qui concerne les accords conclus avec les aéroports, Ryanair souligne qu'elle négocie avec les aéroports sur une base purement commerciale, ce qui explique que les résultats de ces négociations varient d'un aéroport à l'autre. Elle souligne que, lors de l'évaluation des accords conclus entre Ryanair et les aéroports, la Commission doit:

a) examiner tous les facteurs qui entrent en ligne de compte lors de l'évaluation des accords conclus avec les aéroports, notamment de l'incidence des recettes non aéronautiques et des externalités de réseau;

b) s'appuyer sur des aéroports de référence;

c) tenir compte de la position sur le marché des aéroports régionaux en Europe qui restent davantage exposés à la forte concurrence des aéroports voisins, alors qu'ils ne sont guère conçus ni gérés sur une base commerciale;

d) tenir compte de la planification à long terme des aéroports: les aéroports régionaux ne sont pas adaptés à l'application d'un plan d'exploitation quinquennal standard;

e) appliquer la méthode de la caisse unique en tenant compte des recettes aéroportuaires générées à la fois par les activités aéronautiques et non aéronautiques;

f) intégrer les externalités de réseau: en augmentant son nombre d'utilisateurs, un aéroport renforce son attrait à l'égard d'autres utilisateurs potentiels et augmente donc sa valeur globale;

g) tenir compte du fait que les accords conclus entre Ryanair et les aéroports ne sont pas exclusifs: généralement, les aéroports faisant l'objet de l'enquête disposent d'une capacité suffisante pour accueillir d'autres compagnies aériennes.

(122) Lors de l'évaluation des redevances payées par Ryanair aux aéroports pour les différents services dont elle bénéficie, il convient de tenir compte de ses besoins considérablement réduits par rapport à ceux d'autres compagnies aériennes en raison de son modèle d'entreprise, ainsi que des recettes non aéronautiques substantielles générées par les aéroports grâce à elle.

5.1.1.3. ***Contrats de marketing***

(123) Ryanair rappelle que les contrats de marketing liant AMS aux aéroports sont négociés et conclus séparément des contrats de Ryanair avec ces mêmes aéroports. En particulier, Ryanair et AMS précisent qu'AMS ne retire aucun avantage puisque cette dernière conclut des contrats de marketing avec des aéroports publics et privés. Les parties publiques et privées sont donc en concurrence pour l'espace publicitaire limité disponible sur Ryanair.com. Ainsi, AMS ne bénéficie d'aucun avantage au sens des règles en matière d'aides d'État puisque le PIEM est respecté tout au long de la conclusion de ces contrats.

(124) En outre, Ryanair fait valoir que la Commission n'a avancé aucun fondement juridique ou factuel mettant en cause la justification commerciale de la décision des exploitants des aéroports d'Alghero et de Cagliari de faire de la publicité sur Ryanair.com, dans des circonstances dans lesquelles AMS propose ses services au prix du marché. Par conséquent, AMS n'est pas en mesure d'exercer son droit de défense.

(125) Ryanair a également présenté deux études supplémentaires sur l'évolution des recettes aéroportuaires. Au fil des ans, les aéroports ont considérablement augmenté leurs recettes provenant des services non aéronautiques. Selon Ryanair, la publicité sur son site web augmente la proportion de passagers entrants et, par conséquent, les recettes non aéronautiques.

(126) Ryanair affirme que le marketing et la publicité sont devenus une pratique courante sur les sites web de toutes les compagnies aériennes. Tel est particulièrement le cas des sociétés aéroportuaires qui ont commencé à promouvoir leur marque sur internet, notamment sur les sites web des compagnies aériennes.

(127) Ryanair précise qu'AMS n'opère pas de discrimination entre les aéroports, les autorités publiques et les autres clients non aéroportuaires. Des aéroports détenus ou contrôlés par des acteurs privés et d'autres parties privées ont conclu des contrats avec AMS à des conditions similaires et non discriminatoires.

5.1.1.4. ***Questions touchant à l'aide d'État***

(128) Ryanair est d'avis que les mesures en cause ne sont pas imputables à l'État: la simple approbation, par les autorités sardes, des plans d'activités des aéroports n'est pas suffisante pour qu'une mesure constitue une aide d'État.

(129) Ryanair souligne que la sélection des compagnies aériennes sur la base d'offres commerciales — présentées aux exploitants aéroportuaires à la suite de la publication d'avis sur leurs sites web — constitue en soi une procédure d'appel d'offres. En outre, il n'est pas nécessaire de procéder par appel d'offres lorsque l'accord entre l'aéroport et la compagnie aérienne satisfait au PIEM et qu'aucun SIEG/OSP ne s'applique à la compagnie aérienne, comme c'est le cas en l'espèce.

(130) Ryanair émet également des doutes en ce qui concerne les critères de sélection contestés par la Commission, car toute compagnie aérienne souhaitant conclure des accords avec les aéroports d'Alghero ou de Cagliari aurait pu le faire.

(131) Ryanair conclut en affirmant que la situation en Sardaigne résulte de l'inefficacité des règles régissant les liaisons soumises à des obligations de service public conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et de leur application par les autorités italiennes. En conséquence, les aéroports italiens sont confrontés au choix suivant: i) assurer des liaisons soumises à des obligations de service public exploitées par des compagnies aériennes classiques utilisant de petits aéronefs et accueillant un petit nombre de passagers au prix de subventions élevées (ce qui ne serait toutefois pas suffisant pour garantir des prix bas); ou ii) établir des relations d'affaires avec des transporteurs à bas prix, offrant des garanties quant au volume de passagers, à l'utilisation d'aéronefs de grande capacité, à l'accueil d'un grand nombre de passagers, à l'absence de subventions et au prix peu élevé des billets. Face à ce choix, tout investisseur en économie de marché aurait choisi la deuxième option.

(132) À la lumière de ces observations, Ryanair conclut que ni elle ni AMS n'ont bénéficié d'aides d'État et que les aéroports sardes ont agi conformément au PIEM.

5.1.2. APPRÉCIATION ÉCONOMIQUE DU PIEM EN CE QUI CONCERNE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE CAGLIARI ([68])

(133) Ryanair a demandé à une société de conseil de réaliser une analyse comparative détaillée sur la base du PIEM, pour démontrer que les redevances qu'elle paie à l'aéroport de Cagliari sont conformes ou supérieures à celles qu'elle paie à des aéroports privés ou publics-privés comparables et qu'elles respectent donc le principe de l'investisseur en économie de marché. La société de conseil agissant pour le compte de Ryanair a envoyé la version entièrement confidentielle de ce rapport directement à la Commission.

(134) L'analyse montre que le niveau global des redevances payées par Ryanair à l'aéroport de Cagliari est, en moyenne, supérieur au niveau comparable des redevances payées par la compagnie aérienne sur la même période aux aéroports de référence. Plus précisément, la redevance moyenne payée par Ryanair à l'aéroport de Cagliari est 2,3 à 2,4 fois supérieure à celle payée par la compagnie aérienne aux aéroports de référence, à la fois par passager et par rotation, au cours de la période comprise entre 2006-2007 et 2012-2013.

(135) L'étude a conclu que les redevances versées au titre des différents contrats examinés dans le cadre de la procédure correspondaient, par leur montant, aux redevances qui auraient été proposées à Ryanair, dans des circonstances similaires, par un investisseur en économie de marché possédant un aéroport.

5.1.3. DÉFINITION DE LA VALEUR DE RÉFÉRENCE DU MARCHÉ DANS L'ANALYSE COMPARATIVE EN VUE DES TESTS AU REGARD DU PIEM ([69])

(136) La société de conseil agissant pour le compte de Ryanair estime que l'approche de la Commission consistant à n'accepter que des aéroports de référence situés dans la même zone d'attraction que l'aéroport faisant l'objet de l'enquête est erronée.

(137) Elle fait valoir que les prix de référence du marché obtenus auprès des aéroports de référence ne sont pas pollués par les aides d'État accordées aux aéroports environnants. Il est donc possible d'estimer de manière fiable une valeur de référence du marché lors des tests au regard du PIEM, puisque:

a) des analyses de référence sont couramment utilisées lors de tests au regard du PIEM effectués dans d'autres domaines que celui des aides d'État;

([68]) Rapport d'Oxera du 28 juin 2013.
([69]) Affaires d'aides d'État relatives à Ryanair, note rédigée par Oxera pour Ryanair, le 9 avril 2013.

b) les entreprises n'exercent une influence réciproque sur leurs décisions en matière de prix que si leurs produits sont substituables ou complémentaires;

c) les aéroports situés dans la même zone d'attraction ne sont pas nécessairement en concurrence les uns avec les autres et les aéroports de référence utilisés dans les rapports présentés sont confrontés à une concurrence limitée des aéroports publics dans leur zone d'attraction [moins d'un tiers des aéroports commerciaux situés dans la zone d'attraction des aéroports de référence sont totalement détenus par l'État et aucun des aéroports situés dans la même zone d'attraction que les aéroports de référence ne faisait l'objet de préoccupations concernant une aide d'État en cours (en avril 2013)];

d) même lorsque les aéroports de référence sont confrontés à la concurrence d'aéroports publics dans la même zone d'attraction, il y a lieu de croire que leur comportement est conforme au PIEM (par exemple, si le secteur privé détient une participation importante ou si l'aéroport est géré au niveau privé),

e) les aéroports qui respectent le PIEM ne fixent pas leurs prix en dessous du coût marginal.

5.1.4. PRINCIPES SOUS-TENDANT L'ANALYSE DE LA RENTABILITÉ LORS DES TESTS AU REGARD DU PIEM ([70])

(138) La société de conseil agissant pour le compte de Ryanair avance l'argument que l'analyse de rentabilité qu'elle a effectuée et qui a été transmise à la Commission suit les principes qu'appliquerait un investisseur rationnel du secteur privé. Cette analyse de rentabilité reflète l'approche issue des décisions de fond de la Commission. En effet, la valeur finale peut être adaptée sur la base d'une hypothèse prudente quant à la probabilité que l'accord avec Ryanair sera renouvelé ou que des conditions similaires seront convenues avec d'autres compagnies. La rentabilité supplémentaire apportée aux aéroports par les contrats conclus avec Ryanair devrait être évaluée sur la base d'estimations de la valeur actualisée nette ou de mesures fondées sur le taux de rentabilité interne.

5.1.5. DÉVELOPPEMENT DE LA MARQUE: POURQUOI ET COMMENT LES PETITES MARQUES DEVRAIENT INVESTIR DANS LE MARKETING ([71])

(139) L'étude vise à décrire la logique commerciale à la base des décisions des aéroports régionaux d'acheter des espaces publicitaires sur Ryanair.com à AMS.

(140) Comme il existe un grand nombre d'aéroports bien connus et habituellement utilisés, les concurrents les plus faibles doivent surmonter le comportement d'achat statique des consommateurs en trouvant un moyen de communiquer régulièrement leur message de marque à un large public. Les formes traditionnelles de communication marketing exigent néanmoins des dépenses qui dépassent leurs ressources.

(141) Au lieu de cela, la publicité par l'intermédiaire d'AMS:

i) donne la possibilité d'atteindre un public important, composé de consommateurs qui envisagent déjà d'acheter un voyage;

ii) engendre des coûts relativement faibles (tarif aux taux commerciaux pour la communication en ligne);

iii) permet la communication au cours de la phase d'achat;

iv) rend possible la publicité créative.

5.1.6. OBSERVATIONS DE RYANAIR DU 20 DÉCEMBRE 2013

(142) Le 20 décembre 2013, Ryanair a présenté ses observations concernant les paiements effectués à AMS, la filiale de publicité en ligne de Ryanair qu'elle détient à 100 %.

(143) Ryanair conteste l'appréciation de la Commission selon laquelle les paiements à AMS constituent des coûts pour l'aéroport, étant donné que cette approche ne tient pas compte de la valeur des services fournis par AMS à celui-ci. Ryanair estime en outre qu'aux fins de l'analyse de l'opérateur en économie de marché, il conviendrait de faire la distinction entre l'achat de services marketing de valeur aux prix du marché et un contrat connexe aéroport-compagnie aérienne.

(144) Pour étayer son argumentation, Ryanair présente une analyse émanant d'une société de conseil qui compare les prix pratiqués par AMS à ceux proposés pour des services comparables par d'autres sites de voyage. L'analyse conclut que les prix pratiqués par AMS étaient soit inférieurs à la moyenne soit dans la fourchette médiane des prix facturés par les sites internet de référence.

([70]) Principes sous-tendant l'analyse de la rentabilité lors des tests au regard du PIEM. Affaires d'aides d'État relatives à Ryanair, note rédigée par Oxera pour Ryanair, le 9 avril 2013.

([71]) Préparé pour Ryanair par le professeur D.P. McLoughlin, 10 avril 2013.

(145) Selon Ryanair, cela montre que les prix d'AMS sont conformes aux prix du marché. La décision d'un aéroport public d'acheter les services d'AMS satisfait donc au critère de l'opérateur en économie de marché.

(146) Ryanair demande à la Commission de reconsidérer l'approche qu'elle a adoptée pour l'analyse des contrats d'AMS. L'entreprise estime que les contrats d'AMS devraient être dissociés des contrats relatifs aux services aéroportuaires de Ryanair et qu'ils devraient être soumis séparément à l'examen du respect du principe de l'opérateur en économie de marché. Si la Commission insistait pour soumettre les contrats d'AMS et les contrats de services aéroportuaires de Ryanair à un examen conjoint, la valeur des services fournis par AMS à l'aéroport devrait au moins être prise en compte.

(147) Le rapport du 20 décembre 2013 de la société de conseil agissant au nom de Ryanair concernant les prix d'AMS renvoie aux conclusions de rapports précédemment soumis par les conseillers marketing Mindshare (2004) et Zenobie Conseil (2011), ainsi qu'au rapport du professeur McLoughlin (2012), qui soulignent l'importance de la publicité pour les petites marques. Ces rapports confirment que Ryanair dispose d'une forte image de marque paneuropéenne lui permettant d'appliquer un supplément de prix pour ses services de publicité.

(148) Dans l'analyse, les barèmes d'AMS ont été comparés aux prix de la publicité appliqués par un échantillon de sites de référence pour la période 2004-2005, date à laquelle la grille tarifaire d'AMS a été introduite, et en 2013. Les résultats montrent que ryanair.com compte plus du double de visiteurs mensuels que le deuxième site web de voyage le plus populaire et que les visiteurs sont davantage susceptibles d'effectuer d'autres opérations de commerce électronique. Ces caractéristiques uniques, associées à une grande notoriété de la marque, permettent à Ryanair de percevoir un supplément de prix.

(149) En conclusion, pour les deux périodes et pour l'ensemble des secteurs considérés, il est apparu que les prix d'AMS étaient inférieurs ou dans la même gamme que ceux des sites web utilisés comme référence.

(150) Pour étayer ses arguments, Ryanair a communiqué des données sur le trafic d'accès à sa page d'accueil britannique entre novembre 2012 et novembre 2013 et pour la période 2009-2012, ainsi que des données sur les services AMS achetés par plusieurs aéroports et les contrats passés entre AMS et ces aéroports.

(151) Le contrat avec AMS du 27 mars 2009 est joint en annexe B.4 de la communication de Ryanair du 20 décembre 2013. Ce contrat stipule notamment que «Airport Marketing Services fournira un ensemble de services de marketing pour la période s'étendant du 29 mars 2009 au 28 mars 2010 pour une valeur de 1 600 000,00 EUR. Pour la période du 29 mars 2010 au 28 mars 2014, la valeur des services internet s'élèvera à 2 000 000,00 EUR par an et sera fondée sur la grille tarifaire en vigueur d'Airport Marketing Services. […]»

5.1.7. OBSERVATIONS DE RYANAIR DU 17 JANVIER 2014

(152) Ryanair a présenté un rapport rédigé par une société de conseil sur les principes qui, à son avis, devraient s'appliquer à un examen du respect du principe de l'opérateur en économie de marché couvrant à la fois les contrats de services aéroportuaires conclus entre Ryanair et les aéroports et les contrats de marketing conclus entre AMS et ces mêmes aéroports. Ryanair souligne que cela ne remet pas en cause sa position selon laquelle les contrats d'AMS et les contrats de services aéroportuaires devraient être soumis à des examens distincts.

(153) Le rapport indique que, dans une analyse conjointe de la rentabilité, les recettes générées par AMS devraient être incluses dans les revenus, alors que les dépenses relatives à AMS devraient être imputées aux coûts. Pour ce faire, le rapport propose une méthode basée sur les flux de trésorerie prévoyant que les dépenses relatives à AMS seront traitées comme des dépenses de fonctionnement supplémentaires.

(154) Le rapport fait valoir que les activités de marketing contribuent à la création et au renforcement de la valeur de la marque, ce qui est susceptible de générer de l'activité et des bénéfices, non seulement pendant la durée du contrat de marketing, mais aussi après son expiration. Un accord avec Ryanair est susceptible d'attirer d'autres compagnies aériennes vers l'aéroport, ce qui augmente le flux d'opérateurs commerciaux et les recettes non aéronautiques de l'aéroport. Si la Commission procède à une analyse conjointe de la rentabilité, ces bénéfices devront être pris en compte en traitant les dépenses relatives à AMS comme des dépenses de fonctionnement supplémentaires, les bénéfices supplémentaires étant calculés après déduction des paiements à AMS. En outre, une valeur finale pourrait être incluse dans les bénéfices supplémentaires prévus afin de prendre en compte la valeur générée après l'expiration du contrat.

(155) Pour étayer cette approche, le rapport présente les résultats d'études qui démontrent comment la publicité peut renforcer la valeur d'une marque et fidéliser davantage la clientèle. La publicité sur ryanair.com augmenterait en particulier la visibilité de la marque dans le cas d'un aéroport. Les aéroports régionaux plus petits qui souhaitent accroître leur trafic peuvent notamment renforcer la valeur de leur marque en concluant des contrats publicitaires avec AMS.

(156) Enfin, il est argué que l'approche fondée sur les flux de trésorerie est conforme aux décisions en matière de concurrence adoptées par la Commission, qu'elles portent ou non sur des aides d'État. Il est fait mention de l'affaire Bayern LB, dans laquelle la Commission a indiqué qu'elle aurait recours à un modèle d'actualisation des dividendes pour estimer les flux de trésorerie et attribuer ensuite une valeur finale basée sur la croissance escomptée du dividende. Le cas de la compression des marges concernant Telefónica est également cité: dans cette affaire, la Commission a inclus une valeur finale dans son calcul des flux de trésorerie actualisés.

5.1.8. RAPPORT D'OXERA DU 31 JANVIER 2014: TRAITEMENT DES CONTRATS AMS DANS L'ANALYSE DE RENTABILITÉ EFFECTUÉE AUX FINS DE L'APPRÉCIATION DU PRINCIPE DE L'OPÉRATEUR EN ÉCONOMIE DE MARCHÉ. MISE EN ŒUVRE CONCRÈTE

(157) Le 31 janvier 2014, Ryanair a communiqué sur les enquêtes de la Commission en matière d'aides d'État, dans lesquelles elle est actuellement impliquée. Sur la base d'études commandées à une société de conseil, Ryanair examine les aspects pratiques de l'intégration d'AMS dans une analyse conjointe de la rentabilité ([72]) des contrats d'AMS et des contrats de services aéroportuaires ([73]) et explique comment, en principe, selon sa compréhension de l'approche de la Commission, les contrats d'AMS peuvent être intégrés dans une telle analyse conjointe de la rentabilité.

(158) L'approche adoptée tient compte de la possibilité pour les contrats d'AMS et de services aéroportuaires de générer des bénéfices pour l'aéroport au-delà de l'expiration prévue des contrats de services aéroportuaires.

(159) Ryanair affirme que sa présence dans un aéroport pourrait inciter d'autres passagers ou compagnies aériennes à utiliser l'aéroport. La publicité et la promotion, à la suite des contrats d'AMS, pourraient entraîner une augmentation du trafic de passagers Ryanair ou non Ryanair, après l'expiration prévue du contrat de services aéroportuaires avec Ryanair. En outre, cela pourrait également accroître les recettes non aéronautiques de l'aéroport. Selon Ryanair, il s'agit d'un résultat intuitif, puisque presque toutes les entreprises de l'économie investissent dans le marketing pour améliorer la rentabilité par la différenciation des produits. Compte tenu des avantages typiques qu'apporte le marketing et des effets de réseau associés à la croissance des aéroports, il serait donc erroné de supposer que les seules recettes incrémentales associées au marketing d'AMS découleront de l'utilisation de l'aéroport par les passagers de Ryanair pendant la durée du contrat de services aéroportuaires.

5.1.9. OBSERVATIONS DE RYANAIR DU 12 SEPTEMBRE 2014

(160) Ryanair souligne que l'examen du contrat conclu entre l'aéroport et la compagnie aérienne doit comprendre une analyse de l'opérateur en économie de marché, comme il est reconnu à la section 3.5 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation.

(161) En outre, Ryanair fait valoir que l'«approche axée sur la capacité» adoptée en matière de répartition des coûts d'investissement est à la fois juridiquement correcte dans le cadre du test de rentabilité ex ante et correcte du point de vue économique. En effet, l'«approche réelle habituelle» ne reflète pas le fait que les analyses de rentabilité réalisées dans le cadre du test de l'opérateur en économie de marché doivent l'être sur une base ex ante.

5.1.10. RÉPARTITION DES COÛTS D'INVESTISSEMENT ([74])

(162) Le rapport de la société de conseil agissant pour le compte de Ryanair met en évidence le point 64 des nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation et indique qu'en fait, le nouveau terminal ou les nouvelles installations hypothétiques ne sont pas nécessaires uniquement pour une compagnie aérienne donnée et que d'autres compagnies aériennes peuvent en profiter. Il souligne qu'il n'est pas équitable d'attribuer 100 % des coûts à une entreprise même si elle est la seule à opérer dans l'aéroport, alors que le calcul des coûts fondés sur l'utilisation de la capacité créée par les investissements pourrait constituer une méthode efficace.

([72]) L'analyse conjointe de la rentabilité des contrats d'AMS et des contrats de services aéroportuaires a été réalisée pour tous les aéroports pour lesquels la société de conseil a pu obtenir les données nécessaires.
([73]) Contrat de services aéroportuaires.
([74]) Rapport d'Oxera du 12 septembre 2014.

(163) Ryanair souligne la différence cruciale qui existe entre la mesure de l'utilisation en fonction de la capacité et en fonction de la part du trafic. L'aéroport d'Angoulême est pris comme exemple: Ryanair y représentait 95 à 97 % du trafic, mais seulement 25 à 28 % de l'utilisation de la capacité.

(164) La société de conseil fournit à la Commission plusieurs exemples, dont le cas d'Alghero ([75]). En 2004, un nouveau terminal de passagers a ouvert à l'aéroport d'Alghero, ce qui a considérablement augmenté la capacité d'accueil de l'aéroport, laquelle est passée d'environ 0,8 million à 2,5 millions de passagers. Cette augmentation de la capacité des terminaux s'est traduite dans les plans d'exploitation de SOGEAAL par une augmentation des rotations et des départs de passagers à partir de 2004.

(165) En conclusion, le rapport indique que la façon appropriée de répartir les coûts d'investissement est liée à la part escomptée de capacité que représente un accord donné avec une compagnie aérienne donnée.

5.1.11. ÉVALUATION DE L'IMPACT PLUS LARGE DES CONTRATS AVEC AMS SUR LE TRAFIC AÉROPORTUAIRE ([76])

(166) La société de conseil agissant pour le compte de Ryanair a examiné la rentabilité supplémentaire attendue des contrats du point de vue de l'aéroport, en analysant non seulement les coûts des paiements à AMS, mais aussi les avantages en termes d'attractivité accrue de l'aéroport, ainsi que le potentiel d'augmentation du nombre de passagers autres que les passagers Ryanair et des recettes non aéronautiques correspondantes.

(167) Afin de démontrer l'impact plus large des contrats avec AMS, l'aéroport d'Alghero a été traité comme une étude de cas par la société de conseil. Les résultats de cette analyse révèlent un impact positif des contrats de marketing signés avec AMS sur SOGEAAL. En particulier, l'aéroport a bénéficié i) d'une augmentation possible de l'attrait d'autres compagnies aériennes, ii) d'une baisse limitée du nombre de passagers à la suite de la crise financière et iii) d'un public potentiel pour les publicités d'AMS plus de 50 fois plus important que dans le cadre de contrats similaires avec Alitalia.

(168) Enfin, le rapport fait valoir qu'en l'absence d'analyse empirique de l'impact de la publicité sur ryanair.com, il est inexact de conclure que la publicité sur ce site a pour seul avantage d'augmenter le trafic de Ryanair et que les avantages des contrats avec AMS ne subsistent pas au-delà de la date de leur expiration.

5.1.12. LE RÔLE DE L'ANALYSE COMPARATIVE DANS LES ÉVALUATIONS ([77]) DU POEM ([78])

(169) Ryanair fait valoir que la Commission n'a procédé à aucune évaluation de l'efficience des coûts des aéroports lors des analyses de rentabilité. Par conséquent, elle indique ne pas être en mesure de savoir si le contrat peut être rentable pour l'aéroport.

(170) L'analyse effectuée par la société de conseil agissant pour le compte de Ryanair met en évidence l'importance d'une analyse comparative pour comprendre les coûts réels d'un aéroport. Elle présente de nombreux exemples d'analyses comparatives utilisées par la Commission ces dernières années et souligne le fait que la Commission elle-même affirme que ce type d'analyse revêt une grande importance dans les évaluations du POEM.

(171) En conclusion, Ryanair suggère d'utiliser l'analyse comparative au moins pour vérifier les résultats de l'analyse de rentabilité.

5.1.13. ÉVALUATIONS ÉCONOMIQUES DU POEM: ANALYSE COMPARATIVE INCLUANT AMS ([79])

(172) L'étude présentée par Ryanair démontre que les résultats de 2012 et 2013 des aéroports de Lübeck et de Cagliari ne changent pas après l'inclusion des paiements à AMS dans l'analyse comparative.

([75]) Voir la note de bas de page n° 52.
([76]) Rapport d'Oxera du 26 septembre 2014.
([77]) Communication de Ryanair du 26 janvier 2015.
([78]) Principe de l'opérateur en économie de marché.
([79]) Communication de Ryanair du 27 février 2015.

(173) Elle conclut qu'au cours de la période considérée (2007-2013), les redevances nettes payées par Ryanair à l'aéroport de Cagliari ont été, en moyenne, supérieures à la moyenne dans les aéroports de référence. Cela implique qu'un opérateur en économie de marché aurait probablement proposé des conditions similaires à Ryanair. En particulier, Ryanair soutient que le résultat n'est pas sensible au traitement des paiements à AMS et résiste à divers contrôles de sensibilité.

5.1.14. ÉVALUATION ÉCONOMIQUE DU POEM: AÉROPORT DE CAGLIARI, ANALYSE DE RENTABILITÉ ([80])

(174) L'étude a pour but de démontrer, par une analyse ex ante, que les contrats de services aéroportuaires de janvier 2007, décembre 2007 et décembre 2009 ont été jugés rentables par SOGAER SpA (exploitant de l'aéroport de Cagliari) et auraient été considérés comme rentables par toute autre société de gestion, conformément aux lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation.

(175) En particulier, l'analyse de rentabilité fondée sur le calcul de la valeur actualisée nette donne un résultat positif pour l'indice sur l'ensemble de la période (2007 et 2009). Par conséquent, les contrats avec l'aéroport de Cagliari semblent conformes au marché.

(176) Les éléments de preuve indiquent que, dans des circonstances semblables, un opérateur en économie de marché de l'aéroport de Cagliari aurait jugé rentable de se voir proposer des conditions similaires à celles qui ont été convenues entre Ryanair et l'aéroport de Cagliari.

5.1.15. L'IMPACT DES ACTIVITÉS DE RYANAIR SUR LES RECETTES NON AÉRONAUTIQUES DES AÉROPORTS ([81])

(177) La société de conseil agissant pour le compte de Ryanair a estimé que le lancement des activités de Ryanair avait eu un impact positif considérable sur le niveau des recettes non aéronautiques par passager de l'aéroport. Sur cette base, le rapport fait valoir que les approches utilisées à ce jour dans son analyse de la rentabilité dans le cadre du test de l'opérateur en économie de marché ainsi que dans l'analyse de la Commission ([82]) étaient conservatrices, car elles ne tenaient pas compte de cette augmentation des recettes aéroportuaires.

(178) Le rapport contient une analyse empirique fondée sur un échantillon de 57 aéroports européens censés être aussi proches que possible des aéroports examinés dans le cadre de la présente enquête. Il en résulte que le lancement des activités de Ryanair ([83]) dans 29 de ces aéroports a entraîné une augmentation de l'ordre de 12,0 à 13,7 % des recettes non aéronautiques par passager au départ en termes réels (au-delà de l'inflation), cet effet étant statistiquement significatif. Cela est probablement dû au fait que les passagers de Ryanair dépensent plus que les passagers d'autres compagnies aériennes, en partie en raison des services de restauration limités proposés à bord des vols à bas prix, et au lancement des activités de Ryanair,qui ont permis le développement du terminal, par exemple en attirant des points de vente supplémentaires.

(179) Le rapport constate également que cet effet est constaté de manière plus générale pour les transporteurs à bas prix. En raison de la croissance de l'industrie des transporteurs à bas prix qui disposent de marques fortes et transportent un nombre important de passagers, le lancement des activités d'un transporteur à bas prix dans un aéroport pourrait entraîner un développement important de ce dernier et donc une augmentation des recettes non aéronautiques par passager. Il ressort par contre de l'échantillon d'aéroports considéré que le lancement d'activités par des transporteurs à plein tarif n'a pas d'incidence significative sur les recettes non aéronautiques par passager des aéroports.

([80]) Rapport d'Oxera du 2 mars 2015.
([81]) Rapport d'Oxera élaboré pour Ryanair du 4 décembre 2015.
([82]) La société de conseil a renvoyé à l'approche adoptée par la Commission dans les décisions concernant les aéroports de Pau et de Nîmes. Cette dernière avait alors calculé les recettes non aéronautiques escomptées par passager au départ sur la base des données observées à l'aéroport avant la signature des accords, en procédant à des ajustements pour l'inflation.
Décision (UE) 2015/1227 de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.22614 (C 53/07) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services et Transavia (JO L 201 du 30.7.2015, p. 109), en particulier le considérant 414.
Décision de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited et d'Airport Marketing Services Limited, en particulier le considérant 436.
([83]) La société de conseil a considéré que les activités de Ryanair avaient débuté l'année à partir de laquelle celle-ci a commencé à exercer des activités «significatives» dans un aéroport, définie comme la première année au cours de laquelle les passagers au départ de Ryanair ont dépassé 50 % du nombre total maximal de passagers au départ de Ryanair transportés en un an à partir du même aéroport pendant la période 1994-2012.

(180) Selon ce rapport, les résultats mettent en évidence le caractère prudent de l'approche utilisée jusqu'ici dans l'analyse, effectuée par la société de conseil, de la rentabilité dans le cadre du test de l'opérateur en économie de marché, ainsi que dans l'analyse de la Commission. Ces analyses ne supposent pas l'existence d'une croissance accélérée des recettes non aéronautiques des aéroports par passager et ne tiennent donc pas compte des avantages plus larges liés aux activités de Ryanair dans les aéroports, mais seulement d'estimations des recettes non aéronautiques par passager au départ actualisées en fonction du taux d'inflation, beaucoup plus faible. La société de conseil s'attendait donc à ce que son analyse du POEM et l'analyse de la Commission sous-estiment la rentabilité attendue des contrats conclus entre Ryanair et l'aéroport.

5.2. *OBSERVATIONS D'EASYJET*

5.2.1. OBSERVATIONS CONCERNANT LA DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE

5.2.1.1. ***Activités d'easyJet en Sardaigne***

(181) Au cours de la période 2010-2013, easyJet a opéré à partir des aéroports de Cagliari et d'Olbia.

Le contrat avec l'aéroport de Cagliari

(182) Le contrat avec l'exploitant de l'aéroport de Cagliari a été signé le 14 décembre 2010 pour la période comprise entre le 29 mars 2010 et le 28 mars 2013 ([84]). La valeur totale de ce contrat est de […] EUR: le contrat prévoit que l'exploitant de l'aéroport de Cagliari verse à easyJet […] EUR pour la première année, […] EUR pour la deuxième année et […] EUR pour la troisième.

(183) Le contrat avec l'aéroport de Cagliari précise que, pour stimuler l'économie de la Région et obtenir un rendement économique adéquat, la Région a décidé d'augmenter ses investissements marketing dans l'industrie touristique et a donc alloué aux exploitants aéroportuaires, année par année, un montant à dépenser à cette fin. easyJet s'est engagée à mener des activités de marketing, à exploiter des vols point à point et à atteindre les objectifs en termes de passagers fixés dans le contrat.

(184) Le contrat comprend un plan d'exploitation et de média triennal élaboré par easyJet et des objectifs en termes de passagers à atteindre par la compagnie aérienne. Une étude d'impact économique — commandée à un consultant externe — est jointe au contrat et mesure le rendement de l'investissement, qui résulte des activités de marketing.

(185) En cas de non-respect par easyJet de son engagement d'exploiter les liaisons et d'assurer les fréquences convenues, SOGAER aurait été en droit de ne pas verser le montant correspondant. easyJet s'était engagée à payer toutes les redevances et taxes d'aéroport standard correspondantes à SOGAER. Le défaut de paiement des redevances et taxes susmentionnées aurait été considéré comme une violation de ses obligations envers SOGAER, qui aurait eu le droit de résilier le contrat.

(186) L'article 5 du contrat avec l'aéroport de Cagliari précise que la fourniture du soutien financier est subordonnée à l'octroi des fonds concernés par la Région.

Contrats avec l'aéroport d'Olbia

(187) Le premier contrat avec GEASAR a été signé le 17 mars 2011 et couvrait la période comprise entre le 28 mars 2010 et le 27 mars 2011 [versement unique de […] EUR]. Le deuxième contrat a été signé le 25 janvier 2012 et couvrait la période allant du 27 mars 2011 au 30 mars 2013 ([85]) (jusqu'à […] EUR pour la saison estivale 2011 — saison hivernale 2011-2012 et jusqu'à […] EUR pour la saison estivale 2012 — saison hivernale 2012-2013). Le dernier contrat avec l'aéroport d'Olbia a été signé le 1er mars 2013 et couvrait la période du 27 mars 2013 au 30 mars 2014 (jusqu'à […] EUR).

(188) Les contrats ne précisent pas que les fonds publics accordés pour le développement du transport aérien proviennent de la Région.

([84]) Le contrat avec l'aéroport de Cagliari concerne l'exploitation des liaisons suivantes: Stansted, Genève, Bâle, Schoenefeld.
([85]) Le contrat avec l'aéroport d'Olbia concerne l'exploitation des liaisons suivantes: Bristol, Bâle, Genève, Londres Gatwick, Milan Malpensa, Schoenefeld, Lyon, Orly et Madrid-Barajas.

(189) easyJet déclare que l'objectif du contrat signé le 25 janvier 2012 était de développer ses activités dans l'aéroport: i) en ouvrant une nouvelle liaison entre Olbia et Madrid pendant la saison estivale 2012, ii) en augmentant la fréquence hebdomadaire de transport en provenance et à destination de Berlin au cours de la saison hivernale 2012-2013, et iii) en augmentant les flux de trafic en transit, notamment sur les marchés internationaux, pendant la moyenne et la basse saison. L'objectif du contrat était de développer un programme de marketing et de publicité avec la participation financière de GEASAR.

(190) easyJet a élaboré un plan d'exploitation, examiné par GEASAR, qui a produit son propre plan d'exploitation dans le but de vérifier la viabilité financière du contrat. L'exploitant de l'aéroport a vérifié la valeur de l'investissement en fonction des résultats de son propre plan d'exploitation ([86]).

5.2.1.2. ***Éléments d'aide d'État***

(191) Afin de comprendre si la mesure en cause doit être considérée comme une aide d'État, easyJet passe en revue chacun des critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du traité.

Ressources d'État

(192) easyJet affirme que, bien que le contrat avec SOGAER renvoie spécifiquement à la loi régionale sarde 10/2010, au titre de laquelle la Région accorderait les fonds en cause à l'exploitant aéroportuaire, rien ne prouve que les fonds reçus par easyJet de SOGAER et GEASAR étaient les mêmes que ceux accordés directement par la Région aux exploitants aéroportuaires.

(193) Tout d'abord, easyJet fait valoir que la référence à la loi régionale dans le contrat conclu avec SOGAER ne démontre pas en soi un lien direct entre elle et les fonds régionaux de la Sardaigne. En outre, le fait que cette référence ne figure pas dans le contrat avec GEASAR démontre que la loi 10/2010 mentionnée dans l'autre contrat ne jouait pas un rôle important dans la relation entre les exploitants aéroportuaires et easyJet.

(194) easyJet estime que la Commission devrait procéder à une évaluation spécifique de ses contrats afin de vérifier si les fonds qu'elle a reçus des exploitants aéroportuaires proviennent effectivement de la Région, avant de conclure que la mesure en cause constitue une aide d'État.

La distorsion de la concurrence au sein du marché intérieur

(195) easyJet déclare que la compensation reçue n'est pas suffisante pour fausser la concurrence. Cela est dû à deux facteurs principaux: le montant relativement faible de la compensation et l'absence de compagnies aériennes exploitant les mêmes liaisons que celles mentionnées dans les contrats.

(196) easyJet est la seule compagnie aérienne à exploiter toutes les liaisons mentionnées dans le contrat avec SOGAER et presque toutes les liaisons mentionnées dans le contrat avec GEASAR. Les exploitants aéroportuaires ont invité les autres compagnies aériennes à exploiter les mêmes liaisons. Ils ont publié sur leurs sites web une invitation à fournir des plans d'exploitation pour les liaisons en provenance/à destination de Cagliari et Olbia, mais seule easyJet y a répondu.

(197) Étant donné qu'easyJet est le seul opérateur aérien à exploiter les lignes concernées, aucun concurrent ne peut être lésé par l'aide présumée. Ainsi, selon easyJet, il n'y a pas de distorsion de concurrence.

Absence d'un avantage économique

(198) easyJet déclare que la mesure ne lui confère aucun avantage économique et fonde son argumentation sur le principe de l'investisseur privé.

(199) easyJet affirme que SOGAER et GEASAR ont pu évaluer sur une base ex ante le rendement économique positif des contrats. Ce rendement économique repose sur deux facteurs: i) easyJet s'est engagée à mener les activités de

([86]) Aucun plan d'exploitation n'a été communiqué à la Commission.

marketing, à exploiter les vols point à point et à atteindre les objectifs en termes de passagers fixés dans les contrats; ii) easyJet a fourni à l'exploitant de l'aéroport des plans d'exploitation couvrant la durée des contrats ainsi que des plans médias, afin de permettre à ce dernier de vérifier la rentabilité; et iii) l'exploitant de l'aéroport a confirmé le rendement de l'investissement, qui résulte des activités de marketing.

(200) Concernant le premier point, easyJet précise que, dans les contrats avec Cagliari et Olbia, elle s'est engagée à exécuter un programme minimum d'exploitation et de fréquences pour les liaisons concernées.

(201) Concernant le deuxième point, les plans d'exploitation fournis par easyJet décrivent en détail son offre, afin que les exploitants aéroportuaires puissent évaluer la rentabilité des investissements. easyJet précise que, sur la base des informations disponibles à l'époque, les deux exploitants aéroportuaires ont conclu que les investissements avaient un rendement économique significatif pour les aéroports.

(202) SOGAER a fondé sa décision de travailler avec easyJet sur le résultat d'une analyse d'impact économique, certifiée par un consultant externe, qui a vérifié le retour sur investissement et conclu qu'il était fort probable que l'investissement se traduise par un rendement économique significatif et permette le développement de l'aéroport. GEASAR a déclaré dans le contrat qu'il avait examiné le plan d'exploitation d'easyJet, évalué les hypothèses et les résultats escomptés et avait élaboré son propre plan d'exploitation, lequel a confirmé l'intérêt économique qu'il y avait à travailler avec easyJet.

(203) Les contrats avec SOGAER et GEASAR ont entraîné une augmentation du nombre de passagers dans les aéroports de Cagliari et d'Olbia, ce qui leur a permis de tirer des revenus stables et croissants des activités aéronautiques et non aéronautiques.

(204) easyJet estime que les contrats avec SOGAER et GEASAR reposent sur des bases purement commerciales. Par conséquent, la mesure en cause ne peut être considérée comme une aide d'État du fait que SOGAER et GEASAR ont agi en tant qu'investisseurs privés à la recherche d'avantages économiques.

5.2.1.3. ***Respect des critères énoncés dans l'arrêt Altmark et/ou de l'article 106, paragraphe 2, du traité***

(205) easyJet affirme que la compensation qui lui a été accordée ne constitue pas une aide d'État illégale car elle remplit les quatre critères définis par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'arrêt Altmark ([87]) pour établir si les compensations de service public constituent des aides d'État.

(206) La mesure constitue une compensation pour s'être engagée à exploiter des liaisons internationales stratégiques expressément mentionnées en provenance et à destination des aéroports de Cagliari et d'Olbia et à fournir les services de marketing et de publicité qui s'y rapportent, notamment pendant la basse saison non rentable. En outre, les fonds qu'elle a reçus au titre du régime sont limités à une compensation (partielle) des coûts qu'elle a effectivement supportés dans l'accomplissement de sa mission de service public et lui permettent in fine d'obtenir un bénéfice raisonnable.

(207) easyJet estime que le premier critère de l'arrêt Altmark (attribution d'une obligation de service public bien définie) est rempli puisque la mission d'exploitation des liaisons internationales stratégiques lui a été confiée par l'État et que la mission de service public a été définie avec précision. easyJet a conclu des contrats contraignants avec SOGAER et GEASAR en vertu de la loi 10/2010 de la Sardaigne et des actes d'exécution ultérieurs. Ces contrats imposent à easyJet des obligations spécifiques en vue de garantir le respect du principe de continuité territoriale et d'assurer un nombre suffisant de vols afin de transporter des passagers à destination et en provenance de Sardaigne également pendant la basse saison. La compensation examinée concerne les SIEG attribués à easyJet par la Région par l'intermédiaire de SOGAER et de GEASAR.

(208) Analysant le deuxième critère (les paramètres de calcul de la compensation sont définis à l'avance de manière objective et transparente), easyJet fait valoir que les contrats lui confiant la mission de fournir des services de transport aérien sur les liaisons stratégiques précisent de manière suffisamment claire et à l'avance la compensation accordée pour accomplir la mission, puisqu'ils indiquent un montant fixe par an spécifiquement lié à l'exploitation des liaisons concernées tout au long de l'année.

([87]) Arrêt du 24 juillet 2003, Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415.

(209) En ce qui concerne le troisième critère (la compensation reçue ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts et réaliser un bénéfice raisonnable), easyJet déclare que la fourniture des services de transport aérien spécifiés dans les contrats conclus avec SOGAER et GEASAR entraîne, pour elle, des coûts fixes et opérationnels importants. […] easyJet confirme que, sans le soutien reçu des aéroports, elle n'aurait jamais exploité de liaisons depuis les aéroports sardes, sauf pendant la haute saison.

(210) easyJet déclare que même le quatrième critère de l'arrêt Altmark est rempli (la compensation reçue ne dépasse pas les coûts d'une entreprise bien gérée dotée des moyens adéquats pour fournir le service public). easyJet soutient qu'elle peut être considérée comme une entreprise classique, bien gérée et dotée des moyens adéquats pour fournir le service public. Elle tient à souligner qu'elle est l'une des compagnies aériennes européennes les mieux gérées et qu'elle est en mesure d'offrir à ses clients des tarifs peu élevés en raison de son efficacité, de la forte utilisation de la flotte et de l'utilisation intensive des technologies de l'information, autant d'éléments qui contribuent à réduire les coûts par passager.

(211) Si la Commission devait considérer que les conditions énumérées dans l'arrêt Altmark ne sont pas réunies, easyJet estime que toutes les conditions de l'article 106, paragraphe 2, du traité le sont et que les activités sont nécessaires à la prestation de services d'intérêt économique général. Les activités peuvent donc encore être considérées comme compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'exception prévue à l'article 106, paragraphe 2, du traité.

5.2.1.4. ***Le test de mise en balance***

(212) Selon easyJet, même si le régime échappe au champ d'application des règlements et des lignes directrices, le résultat positif du test de mise en balance le rend pleinement légitime, indépendamment du montant de l'aide ou de la taille du bénéficiaire. L'aide est considérée comme ayant des effets négatifs non désirés si:

a) elle est accordée à des entreprises inefficaces ou dominantes dans des secteurs en déclin;

b) elle déplace les investissements privés ou les efforts de recherche;

c) elle établit une discrimination à l'égard de certaines entreprises ou technologies.

(213) Aucune des distorsions de concurrence qui sont couramment associées aux aides d'État problématiques n'est constatée en l'espèce: i) les bénéficiaires n'ont pas acquis de parts de marché au détriment de concurrents potentiellement plus efficaces; ii) les concurrents étrangers n'ont pas subi de discrimination au profit de «champions nationaux»; iii) les consommateurs ne sont pas désavantagés par le fait de ne pas avoir accès à des produits meilleur marché ou de meilleure qualité.

(214) easyJet déclare que le régime en cause satisfait aux exigences de nécessité et de proportionnalité. Le régime est nécessaire parce qu'autrement, easyJet n'aurait pas été en mesure d'exploiter les liaisons tout au long de l'année. Le régime est proportionnel car la contribution ne représente qu'une fraction des coûts d'exploitation d'easyJet.

5.2.1.5. ***Conclusion***

(215) easyJet conclut qu'elle n'a reçu aucune aide d'État illégale que ce soit des aéroports sardes ou des autorités sardes pendant la période couverte par l'enquête.

5.2.2. OBSERVATIONS SUR L'APPLICATION DES LIGNES DIRECTRICES DE 2014 RELATIVES AU SECTEUR DE L'AVIATION AUX MESURES EN CAUSE

(216) easyJet affirme qu'elle a déjà démontré n'avoir reçu aucune aide d'État illégale pour un certain nombre de raisons, qui ne sont pas affectées par les nouvelles lignes directrices. easyJet souligne qu'il existe deux méthodes, à la section 3.5 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation, pour déterminer si les accords entre aéroports et compagnies aériennes satisfont au critère de l'opérateur en économie de marché et sont donc exempts d'aides d'État.

(217) La première est la méthode de la comparaison, mais la Commission rejette cette méthode en raison de la présence substantielle de subventions publiques sur le marché aéroportuaire.

(218) L'autre méthode proposée consiste à vérifier si l'accord commercial concerné contribue de manière incrémentale à la rentabilité de l'aéroport d'un point de vue ex ante (section 3.5.2 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation). easyJet précise que «la Commission considère qu'une analyse ex ante de la rentabilité supplémentaire constitue le critère le plus pertinent aux fins de l'appréciation des arrangements conclus par les aéroports avec des compagnies aériennes individuelles». De l'avis de l'entreprise, cette évaluation devrait, en principe, se fonder sur un plan d'exploitation tenant compte des informations disponibles et des évolutions prévisibles au moment de la conclusion de l'accord.

(219) easyJet souligne que, comme l'expliquent les observations présentées le 30 juillet 2013, SOGAER et GEASAR ont pu déterminer sur une base ex ante le rendement économique positif des contrats.

(220) easyJet note que le rendement économique positif repose sur les facteurs suivants: i) easyJet s'est engagée à mener les activités de marketing, à exploiter les vols point à point et à atteindre les objectifs en termes de passagers fixés dans les contrats; ii) easyJet a fourni à l'exploitant de l'aéroport des plans d'exploitation couvrant la durée des contrats ainsi que des plans médias, afin de permettre à ce dernier de vérifier la rentabilité; et iii) l'exploitant aéroportuaire a confirmé le rendement de l'investissement, qui résulte des activités de marketing. easyJet précise que, sur la base des informations disponibles à l'époque, les deux exploitants aéroportuaires ont conclu que les investissements avaient un rendement économique significatif pour les aéroports. En effet, SOGAER a fondé sa décision de conclure le contrat avec easyJet sur le résultat d'une analyse d'impact économique.

(221) easyJet souligne également que ses activités de publicité et de marketing ont considérablement augmenté la visibilité des aéroports de Cagliari et d'Olbia et donc le flux de passagers sur les liaisons vers ces aéroports.

(222) En ce qui concerne le point 5.2 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation, easyJet note que les conditions auxquelles les compagnies aériennes peuvent bénéficier d'aides au lancement de nouvelles liaisons sont modifiées. Elle soutient qu'en l'espèce, en vertu des nouvelles lignes directrices, l'application de critères plus souples, en termes de taille de l'aéroport et de destinations éligibles, pourrait se justifier pour des aéroports situés dans des régions éloignées comme, dans ce cas, sur une île. easyJet fait valoir que les nouveaux critères d'admissibilité des aides au démarrage sont largement respectés.

(223) L'entreprise constate que le point 5.2 des lignes directrices de 2014 prévoit que les aides au démarrage en faveur de compagnies aériennes seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun si l'une des conditions suivantes est remplie: i) elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à l'ouverture de nouvelles liaisons ou ii) elles facilitent le développement régional de régions éloignées. Conformément au point 2.2 des lignes directrices, les «régions éloignées» sont «les régions ultrapériphériques, Malte, Chypre, Ceuta, Melilla, les îles faisant partie du territoire d'un État membre, ainsi que les zones à faible densité de population». easyJet maintient que ces critères sont tous les deux remplis. En outre, l'exigence relative aux besoins effectifs en termes de transport semble également être remplie, vu l'absence d'autres solutions réelles.

(224) easyJet rappelle que l'aide au démarrage peut être accordée aux compagnies aériennes qui opèrent à partir d'aéroports accueillant moins de 3 millions de passagers par an (point 142 des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation) et, au cas par cas, également à celles qui opèrent à partir d'aéroports accueillant entre 3 et 5 millions de passagers par an (point 144). En ce qui concerne l'aéroport d'Olbia — dont le contrat avec easyJet a été signé en 2011 -, les volumes de trafic enregistrés en 2009 et 2010 s'élevaient respectivement à 1 621 945 et 1 591 821 passagers. En ce qui concerne l'aéroport de Cagliari — dont le contrat avec easyJet a été signé en 2010 -, les volumes de trafic enregistrés en 2008 et 2009 s'élevaient respectivement à 2 924 805 et 3 317 262 passagers. En tout état de cause, de l'avis d'easyJet, la Commission devrait conclure que l'aide au démarrage est nécessaire en vertu du point 142 (dans le cas de l'aéroport de Cagliari), ou au moins du point 144, des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation.

(225) En ce qui concerne le caractère approprié de l'aide d'État en tant qu'instrument d'intervention, le point 147 dispose que ce critère est satisfait si l'une des conditions suivantes est remplie: i) un plan d'exploitation ex ante élaboré par la compagnie aérienne doit établir que la liaison pour laquelle l'aide est octroyée devient rentable pour ladite compagnie aérienne, en l'absence de financement public, après 3 ans, ou ii) en l'absence de plan d'exploitation pour une liaison donnée, les compagnies aériennes doivent s'engager de façon irrévocable auprès de l'aéroport à exploiter la liaison durant une période au moins aussi longue que la période durant laquelle elle a bénéficié d'une aide au démarrage. easyJet souligne que les plans d'exploitation élaborés au moment de la signature des contrats confirment la commodité et la durabilité des accords pour les aéroports.

(226) Bien qu'aucun engagement formel d'exploiter les liaisons au-delà de la période initiale de trois ans n'ait été fourni, cette condition est actuellement remplie, puisqu'easyJet a continué d'opérer aux aéroports de Cagliari et d'Olbia, après l'expiration de l'accord en 2013.

(227) En ce qui concerne l'existence d'un effet d'incitation, easyJet rappelle que les aides au démarrage en faveur de compagnies aériennes ont un effet d'incitation s'il est probable qu'en leur absence, le niveau d'activité économique de la compagnie aérienne dans l'aéroport concerné ne se développerait pas. Faisant référence aux observations qu'elle a présentées le 30 juillet 2013, easyJet souligne que, sans le soutien reçu de SOGAER et GEASAR, elle n'aurait exploité aucune des liaisons concernées, en dehors de la haute saison.

(228) En ce qui concerne la proportionnalité du montant de l'aide, easyJet estime que ce critère a été respecté en l'espèce. Enfin, en ce qui concerne la prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges, easyJet déclare que les liaisons exploitées ne peuvent pas être desservies par un service ferroviaire à grande vitesse ou par d'autres moyens de transport. En outre, il n'existe pas d'autres aéroports dans la même zone d'attraction que les aéroports de Cagliari et d'Olbia.

5.2.3. OBSERVATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR L'ANALYSE DU POEM CONCERNANT L'AÉROPORT D'OLBIA

(229) easyJet déclare que les accords conclus avec l'aéroport d'Olbia sont conformes au principe de l'opérateur en économie de marché. À cet effet, la compagnie a mis à la disposition de la Commission un rapport rédigé par une société de conseil. Cette étude analyse la rentabilité escomptée de chaque accord de marketing conclu par easyJet avec Olbia sur une base entièrement ex ante, conformément à sa compréhension de l'approche suivie par la Commission au titre des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation et de sa pratique récente ([88]).

(230) Les résultats montrent que, selon les hypothèses pertinentes au moment de la signature des accords de marketing de 2010 et de 2011, chaque accord devait être suffisamment rentable ([89]). En effet, en ce qui concerne les accords de 2010 et de 2011, la valeur actualisée nette est strictement positive tant dans le scénario de base rapporté que dans les tests de sensibilité multiple, ce qui laisse à penser qu'un investisseur privé rationnel aurait été susceptible de proposer des accords similaires.

(231) Ainsi, les éléments de preuve présentés indiquent que, dans des circonstances semblables, un investisseur rationnel en économie de marché aurait été disposé à conclure des accords similaires avec easyJet, en supposant des attentes ex ante raisonnables de la part de GEASAR. Cette analyse implique qu'en concluant les différents accords avec easyJet, GEASAR s'est comporté de la même manière qu'un investisseur privé.

5.3. *OBSERVATIONS DE GEASAR S.p.A. (EXPLOITANT DE L'AÉROPORT D'OLBIA)*

5.3.1. OBSERVATIONS CONCERNANT LA DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE

(232) L'aéroport d'Olbia accueille principalement du trafic commercial domestique et international de passagers, l'accent étant mis sur le trafic touristique. Le trafic aérien en provenance et à destination de l'aéroport d'Olbia atteint un pic lors de la saison estivale, entre mai et octobre.

(233) GEASAR souligne qu'en raison de sa localisation dans une région insulaire, comme la Sardaigne, l'aéroport:

a) ne peut pas être considéré comme faisant double emploi avec les aéroports situés dans d'autres États membres ou en Italie continentale;

b) n'est pas en concurrence avec les autres aéroports de l'île (en particulier l'aéroport Mario Mameli à Cagliari-Elmas et l'aéroport d'Alghero-Fertilia). Les trois aéroports sardes ne peuvent pas être considérés comme étant substituables, car ils ont des zones d'attraction différentes. Les raisons principales de leur non-substituabilité sont: la topographie de l'île, la dispersion de la population sur le territoire, les longues distances qui les séparent et l'absence de liaisons routières rapides entre les différentes parties de l'île.

([88]) Principalement la décision 2004/393/CE de la Commission du 12 février 2004 concernant les avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi (JO L 137 du 30.4.2004, p. 1), et la décision 2013/664/UE de la Commission du 25 juillet 2012 concernant la mesure SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Finlande Finavia, Airpro et Ryanair — Aéroport de Tampere-Pirkkala (JO L 309 du 19.11.2013, p. 27).

([89]) L'analyse a été réalisée sans accès à l'aéroport pour discuter des données obtenues auprès des sources publiques et d'easyJet. Les informations ont été tirées des contrats de marketing pertinents, des factures, des contrats d'assistance en escale, des tarifs publiés et des comptes annuels de l'aéroport d'Olbia.

(234) En outre, le trafic aérien à l'aéroport d'Olbia n'est pas en concurrence avec les autres modes de transport en provenance et à destination de la Sardaigne. La seule autre solution pour atteindre la Sardaigne est la mer, mais avec des temps de trajet beaucoup plus longs.

5.3.1.1. ***Les mesures prises par GEASAR pour mettre en œuvre la loi 10/2010***

(235) GEASAR a présenté à la Région des plans d'activités pour 2010 et pour la période triennale 2011-2013, accompagnés de leurs demandes de financement respectives. La Région a approuvé l'octroi de financements pour ces périodes, par les décisions n° 43/37 du 6 décembre 2010 et n° 52/117 du 23 décembre 2011.

(236) Les actions effectivement mises en œuvre par GEASAR concernaient uniquement les activités 2 et 3 telles que prévues par la loi 10/2010; elles concernaient des activités visant à promouvoir la Sardaigne en tant que destination touristique. GEASAR n'a conclu aucun accord de développement de liaison dans le cadre de l'activité 1.

Activité 2

(237) L'exploitant de l'aéroport a publié sur son site web l'appel à manifestation d'intérêt en vue de la conclusion de contrats de marketing et de publicité mettant en œuvre la loi 10/2010. Après avoir reçu des manifestations d'intérêt, GEASAR a négocié les propositions d'activités de marketing avec les compagnies aériennes, en tenant compte du plan de marketing touristique élaboré par la Région parmi ses instruments de planification.

(238) En conséquence, GEASAR a conclu, pour la période 2010-2013, des contrats ad hoc avec easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com et Air Baltic. La plupart des contrats avaient une durée d'un ou deux ans.

(239) Les contrats étaient fondés sur la condition préalable que les compagnies aériennes concernées exploitent certaines liaisons nationales ou européennes en provenance et à destination d'Olbia. Cette exigence était liée à la promotion de la Sardaigne en tant que destination touristique par les compagnies aériennes.

(240) Les activités de marketing et de promotion de la destination que les transporteurs s'engagent à exécuter à l'aide du budget prévu dans le contrat sont énoncées dans un plan média spécifique. Plus précisément, elles consistent en: i) une publicité «classique» (c'est-à-dire en ville, dans les médias, dans les magazines proposés à bord des avions, etc.) et ii) une publicité «en ligne» sur le site web du transporteur aérien.

Activité 3

(241) GEASAR a confié à des tiers, pour le compte de la Région, plusieurs initiatives visant à promouvoir la Sardaigne en tant que destination, comme la publicité dans la presse et à travers des spots publicitaires télévisés, l'impression de cartes contenant des informations sur la Sardaigne, des panneaux d'affichage et des autocollants pour fenêtres à placer dans l'aéroport, des contrats de conseil pour la planification de stratégies promotionnelles, la participation à des salons sectoriels et à des conférences de presse et la promotion de la destination grâce à l'offre de forfaits touristiques par des agences de voyage et un site web faisant la promotion du tourisme en Sardaigne.

Flux financiers

(242) Le paiement relatif aux activités 2 et 3 est avancé par l'exploitant de l'aéroport aux compagnies aériennes et aux autres prestataires concernés. GEASAR a présenté à la Région des rapports sur les activités réalisées au cours de la période 2010-2012, avec les coûts réellement encourus. La Région aurait alors dû rembourser les sommes avancées par l'exploitant de l'aéroport.

(243) Ses crédits budgétaires étant limités, la Région a partiellement remboursé les coûts engagés par GEASAR pour les activités 2 et 3. La plus grande partie des fonds décaissés par la Région en vertu de la loi 10/2010 concernent l'activité 2 et couvrent les paiements effectués par GEASAR aux compagnies aériennes à titre de contrepartie dans le cadre des contrats de marketing et de publicité.

(244) Le tableau 11 montre les flux financiers à partir de GEASAR.

Tableau 11

Flux financiers de l'aéroport d'Olbia

(en EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
activité 2	[…]	[…]	[…]	[…]
activité 3	[…]	[…]	[…]	[…]
Total déclaré par l'exploitant de l'aéroport à la Région	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Droit aux contributions en vertu de la loi de 2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Total des contributions au titre de la loi de 2010 remboursées à l'exploitant de l'aéroport	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. ***Appréciation au regard de l'article 107, paragraphe 1, du traité***

(245) GEASAR n'est pas le bénéficiaire effectif des activités 2 et 3 et la décision d'ouvrir la procédure comportait une erreur en ce qu'elle incluait GEASAR parmi les bénéficiaires de l'aide d'État prévue par la loi 10/2010. GEASAR n'était pas le bénéficiaire de l'avantage économique découlant de l'aide: les contributions accordées par la Région en vertu de la loi 10/2010 ont été simplement «transférées» par les exploitants aéroportuaires aux bénéficiaires finaux, c'est-à-dire les compagnies aériennes exploitant des liaisons aériennes dans les aéroports considérés. Cela vaut également pour la promotion touristique de la Sardaigne commandée par les exploitants aéroportuaires à d'autres entreprises.

(246) Selon GEASAR, les contributions au titre de la loi 10/2010 ne constituent pas des aides d'État car au moins deux des quatre conditions permettant de déterminer s'il y a aide d'État en vertu de l'article 107, paragraphe 1, du traité ne sont pas remplies:

a) les activités 2 et 3 ne confèrent aucun avantage à GEASAR qui considère que les fonds fournis au titre de la loi 10/2010 sont conformes au PIEM: les sommes versées par la Région pour les activités 2 et 3 constituent la contrepartie d'un service rendu et des coûts effectivement encourus par des tiers. GEASAR note également que la contrepartie payée aux compagnies aériennes (activité 2) et aux autres prestataires de services (activité 3) est conforme aux prix courants du marché. Par ailleurs, le financement accordé par la Région en vertu de la loi 10/2010 lui a permis de générer un rendement financier à moyen et long terme. Le montant obtenu par la Région sous la forme d'une augmentation des recettes fiscales peut être considéré comme supérieur aux coûts qu'elle a engagés pour financer les activités en cause. Les prêts accordés par la SFIRS l'ont également été aux conditions du marché;

b) les activités 2 et 3 n'affectent pas les échanges et ne faussent pas la concurrence: en raison de sa localisation particulière, l'aéroport d'Olbia opère au niveau local, ne concurrençant pas d'autres aéroports nationaux ou européens. La gestion, quoique partielle, de l'aéroport d'Olbia a été confiée à GEASAR en 1989, donc bien avant l'arrêt Aéroport de Paris du 12 décembre 2000, qui a étendu l'applicabilité des règles relatives aux aides d'État à l'exploitation des aéroports.

(247) GEASAR conclut que les contributions au titre de la loi 10/2010 ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

5.3.1.3. ***Appréciation de la compatibilité des aides au regard de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité***

(248) À titre subsidiaire, GEASAR soutient qu'en tout état de cause, les contributions versées au titre de la loi 10/2010 sont compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité. Cette compatibilité doit être appréciée sur la base du point 79 des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation ([90]):

a) les aides sont versées à des compagnies aériennes détentrices d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en application du règlement (CE) n° 1008/2008;

([90]) Les critères en question ont été examinés par la Commission aux considérants 133 et suivants de la «décision d'ouvrir la procédure».

b) le financement en cause visait à réduire la saisonnalité du trafic aérien; en conséquence, il a favorisé de nouvelles liaisons ou de nouvelles fréquences et ne concernait pas les compagnies aériennes soumises à des obligations de service public au sens du règlement (CE) nº 1008/2008;

c) pour les compagnies aériennes concernées, la liaison subventionnée était rentable;

d) le financement couvrait les coûts additionnels de démarrage liés à l'exploitation de la nouvelle liaison ou du nouvel horaire; ces coûts sont conformes aux prix courants du marché;

e) les initiatives prévues par la loi 10/2010 ont fait l'objet d'une publicité suffisante auprès des différentes compagnies aériennes intéressées à offrir leurs services;

f) les contrats comportent un système de sanctions déclenché par le non-respect, par toute compagnie aérienne, de ses engagements envers l'aéroport.

(249) GEASAR constate que les subventions versées au titre de la loi 10/2010 sont accordées aux compagnies aériennes pour une période légèrement plus longue (quatre ans au lieu de trois) et qu'elles sont d'une intensité plus élevée que ce qu'autorisent les lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation, mais ajoute que les contrats conclus avec les compagnies aériennes ne couvrent pas tous la période prévue par la loi 10/2010; l'exploitant de l'aéroport insiste surtout sur le fait que les lignes directrices autorisent des dérogations aux critères d'intensité qu'elles contiennent dans le cas des régions assistées et économiquement défavorisées telles que la Sardaigne.

(250) Les mesures examinées sont appropriées pour soutenir la réalisation d'objectifs de développement compatibles avec les intérêts de l'Union et n'affectent pas les échanges entre États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun. À cet égard, GEASAR renvoie à la résolution du Parlement européen du 10 mai 2012 sur l'avenir des aéroports et des services aériens régionaux dans l'Union européenne ([91]), qui souligne l'importance des aéroports régionaux dans l'Union.

(251) GEASAR estime que l'appréciation de la compatibilité des mesures examinées avec le marché intérieur devrait tenir compte du rôle clé joué par l'aéroport d'Olbia pour garantir la continuité territoriale d'une région insulaire telle que la Sardaigne.

5.3.1.4. ***Appréciation au regard de l'article 106 du traité***

(252) GEASAR fait observer que les montants versés en vertu de la loi 10/2010 ne constituent pas des aides d'État sur la base des critères de l'arrêt Altmark et que, même si tel était le cas, ils seraient compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 106, paragraphe 2, du traité.

Respect des critères Altmark

(253) En ce qui concerne le premier critère de l'arrêt Altmark, GEASAR souligne que les mesures examinées s'inscrivent dans le cadre de la politique géographique et de transport plus large de la Région visant à garantir un minimum de liaisons aériennes entre l'île et le reste de l'Union tout au long de l'année.

(254) Selon GEASAR, les deuxième et troisième critères de l'arrêt Altmark sont remplis: les paramètres sur la base desquels la compensation est calculée ont été préalablement établis de manière objective et transparente et il n'y a pas de risque de surcompensation puisque GEASAR n'a été remboursé que partiellement pour les coûts encourus.

(255) GEASAR considère qu'il a engagé des coûts en tant qu'entreprise privée soumise aux conditions normales du marché; par conséquent, le quatrième critère de l'arrêt Altmark est également rempli.

Compatibilité des aides au regard de l'article 106, paragraphe 2, du traité

(256) GEASAR estime que cette compatibilité doit être appréciée à la lumière de la décision SIEG de 2005 et, à titre subsidiaire, du cadre SIEG de 2011, mutatis mutandis.

(257) GEASAR constate que le plafond fixé à l'article 2, paragraphe 1, point a), de la décision SIEG de 2005 est respecté puisque le montant de la contribution publique était d'environ 4 millions d'EUR par an et que le chiffre d'affaires de GEASAR était inférieur à 100 millions d'EUR. Les conditions énoncées aux articles 4, 5 et 6 de la décision SIEG de 2005 sont également remplies.

([91]) 2011/2196 (INI).

(258) En ce qui concerne l'applicabilité du cadre SIEG de 2011, GEASAR souligne ce qui suit:

a) la compensation a été accordée pour un véritable service d'intérêt économique général, auquel une définition correcte a été donnée;

b) la responsabilité de la gestion du service d'intérêt économique général a été confiée à l'entreprise concernée au moyen d'un ou de plusieurs actes;

c) le montant de la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution des obligations de service public, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

5.3.2. OBSERVATIONS SUR L'APPLICATION DES LIGNES DIRECTRICES DE 2014 RELATIVES AU SECTEUR DE L'AVIATION AUX MESURES EN CAUSE

(259) GEASAR fait observer que l'aide présumée en cause a été accordée avant le 4 avril 2014 et que la section 8.6 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation précise la date à partir de laquelle les critères de compatibilité qui y sont énoncés doivent être appliqués. La Commission doit dès lors appliquer le principe énoncé au point 172 des lignes directrices à toutes les affaires portant sur des aides au fonctionnement (notifications pendantes et aides illégales non notifiées) accordées à des aéroports, même si l'aide a été octroyée avant le 4 avril 2014. La section 5 des lignes directrices fixe également des critères de compatibilité pour les aides au fonctionnement octroyées avant le 4 avril 2014. En revanche, les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation ne s'appliquent pas aux aides à l'investissement et au démarrage octroyées en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité avant le 4 avril 2014. La Commission doit appliquer à ces types d'aides «les règles en vigueur à la date de leur octroi» (points 173 et 174 des lignes directrices).

(260) GEASAR renvoie aux observations qu'il a présentées à la Commission le 1er juillet 2013 pour démontrer qu'il n'a reçu aucune aide d'État. Toutefois, si la Commission devait quand même conclure que le financement public versé au titre de la loi 10/2010 constitue une aide au fonctionnement dont GEASAR SpA était le bénéficiaire effectif, l'exploitant de l'aéroport soutient que toute aide octroyée satisfait aux critères de compatibilité énoncés dans les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation.

(261) GEASAR relève qu'aux termes du point 137 des lignes directrices, les «aides au fonctionnement octroyées avant le début de la période de transition», y compris les aides versées avant le 4 avril 2014, «peuvent être déclarées compatibles» au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité «pour la totalité des coûts d'exploitation qui ne sont pas couverts». Une autre condition pour que ces aides soient compatibles est que:

a) «les conditions énoncées à la section 5.1.2 soient remplies, à l'exception des points 115, 119, 121, 122, 123, 126 à 130, 132, 133 et 134»;

b) seront notamment prises en compte les «distorsions de concurrence».

(262) GEASAR estime que toutes les conditions de compatibilité énoncées dans les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation ont été respectées.

5.3.2.1. ***Contribution à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun bien défini (points 113 et 114 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation).***

(263) GEASAR note que toute aide au fonctionnement accordée en vertu de la loi 10/2010 a certainement contribué à «la réalisation d'un objectif d'intérêt commun». Cela est confirmé par les objectifs de «renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale de la communauté de référence» que la Région entendait poursuivre par l'adoption de la loi 10/2010. En effet, la contribution publique accordée visait à promouvoir le développement des liaisons aériennes entre l'île et le reste de l'Union et à réduire leur caractère saisonnier, et elle a permis d'éviter «toute perturbation du trafic aérien et rupture de la connectivité» (point 113).

(264) GEASAR S.p.A. soutient que la loi 10/2010 a contribué à «améliore[r] la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union» [point 113 a)]. Il ajoute que la loi 10/2010 a «facilit[é] le développement régional» [point 113 c)]. En effet, l'aéroport d'Olbia est un point d'accès essentiel pour les destinations touristiques du nord-est de la Sardaigne et la loi 10/2010 a contribué à réduire la saisonnalité du trafic aérien.

5.3.2.2. ***Nécessité de l'intervention de l'État (points 116 à 118 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(265) Selon GEASAR, cette exigence est également remplie car l'aéroport d'Olbia relève de la catégorie mentionnée au point 118 des lignes directrices, à savoir les aéroports incapables de supporter leurs coûts d'exploitation. Plus précisément, l'aéroport d'Olbia relève du point d), «aéroports accueillant entre 1 et 3 millions de passagers par an». En 2013, le trafic commercial s'est élevé à 1 950 615 passagers.

5.3.2.3. ***Caractère approprié de l'aide en tant qu'instrument d'intervention (point 120 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(266) GEASAR considère qu'aucun autre instrument d'intervention ou d'aide entraînant moins de distorsions n'aurait permis d'atteindre le même objectif, à savoir assurer des liaisons aériennes vers le nord-ouest de la Sardaigne qui, à l'époque, étaient essentiellement concentrées pendant la période estivale, et aider ainsi à surmonter le retard de développement affectant la région en raison de sa localisation périphérique et de son isolement. Toute aide reçue a été utilisée pour maintenir et développer le trafic commercial, en garantissant des liaisons de qualité entre les différents États membres.

5.3.2.4. ***Existence d'un effet d'incitation (point 124 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(267) GEASAR rappelle que toute aide qui lui a été accordée en vertu de la loi 10/2010 a, en tout état de cause, été strictement utilisée pour permettre le développement des volumes de trafic et des activités aéroportuaires, lesquels sont considérés être conformes aux objectifs d'intérêt général poursuivis. En l'absence d'intervention publique, ces objectifs n'auraient pas été atteints et l'aéroport d'Olbia aurait connu une baisse significative de son niveau d'activité au cours de l'année.

5.3.2.5. ***Proportionnalité du montant de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire) (point 125 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(268) Sur ce point, l'exploitant aéroportuaire renvoie aux éléments pertinents dont dispose déjà la Commission et fait remarquer que les fonds publics octroyés visent à rembourser à l'exploitant les coûts effectivement encourus dans le cadre des initiatives mises en œuvre en vertu de la loi 10/2010.

5.3.2.6. ***Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges (point 131 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(269) GEASAR fait observer qu'aucune aide au fonctionnement n'a affecté de quelque manière que ce soit la concurrence. L'exploitant explique qu'en raison de sa situation géographique, l'aéroport d'Olbia exerce des activités insulaires d'une portée géographiquement limitée et non exposée à la concurrence d'autres aéroports nationaux ou de l'Union. De plus, en raison de ses caractéristiques, il n'est pas non plus en concurrence avec les autres aéroports de Sardaigne. En outre, l'aéroport d'Olbia n'est pas en concurrence avec d'autres modes de transport.

(270) GEASAR rappelle enfin que, conformément aux lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation, l'aéroport d'Olbia est «ouvert à tous les usagers potentiels, et non à un usager en particulier». Compte tenu de ce qui précède, l'entreprise estime que toute aide au fonctionnement accordée en vertu de la loi 10/2010 est pleinement compatible avec les critères énoncés au point 5.1.2 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation et devrait donc être considérée comme compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité.

5.4. *OBSERVATIONS DE SOGEAAL S.P.A. (EXPLOITANT DE L'AÉROPORT D'ALGHERO)*

5.4.1. OBSERVATIONS CONCERNANT LA DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE

(271) SOGEAAL souligne qu'en raison de sa localisation dans une région insulaire, comme la Sardaigne, l'aéroport d'Alghero:

a) ne peut pas être considéré comme faisant double emploi avec les aéroports situés dans d'autres États membres ou en Italie continentale;

b) n'est pas en concurrence avec les autres aéroports de l'île (en particulier l'aéroport Mario Mameli à Cagliari-Elmas et l'aéroport d'Olbia-Costa Smeralda). Les trois aéroports sardes ne peuvent pas être considérés comme étant substituables, car ils ont des zones d'attraction différentes. Les raisons principales de leur non-substituabilité sont: la topographie de l'île, la dispersion de la population sur le territoire, les longues distances qui les séparent et l'absence de liaisons routières rapides entre les différentes parties de l'île.

(272) En outre, le trafic aérien à l'aéroport d'Alghero n'est pas en concurrence avec les autres modes de transport en provenance et à destination de la Sardaigne. La seule autre solution pour atteindre la Sardaigne est la mer, mais avec des temps de trajet beaucoup plus longs.

5.4.1.1. ***Les mesures prises par SOGEAAL pour mettre en œuvre la loi 10/2010***

(273) SOGEAAL a présenté à la Région des plans d'activités pour 2010 et pour la période triennale 2011-2013, accompagnés de leurs demandes de financement respectives. La Région a approuvé l'octroi de financements pour ces périodes, par les décisions n° 43/37 du 6 décembre 2010 et n° 52/117 du 23 décembre 2011.

(274) SOGEAAL a estimé que, lors de la mise en œuvre des activités 1, 2 et 3 prévues par la loi de 2010, il prenait en considération les perspectives de rentabilité estimées dans le plan économique et financier.

Activité 1

(275) Après avoir annoncé son intention de conclure des contrats de développement de liaisons au titre de la loi 10/2010, SOGEAAL a conclu des accords avec Ryanair et easyJet, pour les années 2010-2013. En vertu de ces accords, les compagnies aériennes s'engageaient à atteindre certains objectifs en matière de trafic et, si elles les atteignaient, elles devaient recevoir de SOGEAAL, pour le compte de la Région, une certaine somme d'argent à titre de prime de réussite.

Activité 2

(276) L'exploitant de l'aéroport a publié sur son site web son intention de conclure des contrats de marketing et de publicité en vertu de la loi 10/2010. SOGEAAL a ensuite conclu des contrats de marketing et de publicité avec AMS, Meridiana, Alitalia et WizzAir. Les contrats étaient fondés sur la condition préalable que les compagnies aériennes concernées exploitent certaines liaisons nationales ou européennes en provenance et à destination d'Alghero. Cette exigence était liée à la promotion de la Sardaigne en tant que destination touristique par les compagnies aériennes.

(277) Les activités de marketing et de promotion de destination que les transporteurs s'engagent à exécuter au moyen de la contribution prévue dans le contrat incluent: i) une publicité «classique» (c'est-à-dire en ville, dans les médias, dans les magazines fournis à bord des avions, etc.) et ii) une publicité «en ligne» sur le site web du transporteur aérien.

Activité 3

(278) SOGEAAL a confié à des tiers, au nom de la Région, plusieurs initiatives visant à promouvoir la Sardaigne en tant que destination, y compris la création d'un site web de promotion du tourisme en Sardaigne, des campagnes publicitaires classiques et en ligne, et la promotion de la destination grâce à l'offre de forfaits touristiques par des agences de voyage.

Flux financiers

(279) Le paiement en faveur des actions menées au titre des activités 1, 2 et 3 est avancé par l'exploitant de l'aéroport aux compagnies aériennes et aux autres prestataires concernés. SOGEAAL a présenté à la Région des rapports sur les activités réalisées au cours de la période 2010-2012, avec les coûts réellement encourus. La Région doit alors rembourser les sommes avancées par l'exploitant de l'aéroport.

(280) La plus grande partie des fonds décaissés par la Région en vertu de la loi 10/2010 concernent les activités 1 et 2 et couvrent les paiements effectués par SOGEAAL aux compagnies aériennes à titre de contrepartie dans le cadre de contrats de marketing et de publicité, comme le montre le tableau 12.

Tableau 12

Flux financiers de l'aéroport d'Alghero

(en EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
activité 1	[…]	[…]	[…]	[…]
activité 2	[…]	[…]	[…]	[…]
activité 3	—	[…]	[…]	[…]

(en EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
Total déclaré par l'exploitant de l'aéroport à la Région	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Droit aux contributions en vertu de la loi de 2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Total des contributions au titre de la loi de 2010 remboursées à l'exploitant de l'aéroport	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. ***Appréciation au regard de l'article 107, paragraphe 1, du traité***

(281) SOGEAAL n'est pas le bénéficiaire effectif des activités 1, 2 et 3. SOGEAAL affirme que la décision d'ouvrir la procédure comportait une erreur en ce qu'elle l'incluait parmi les bénéficiaires de l'aide d'État prévue par la loi 10/2010.

(282) SOGEAAL n'était pas le bénéficiaire de l'avantage économique découlant de l'aide: les contributions accordées par la Région en vertu de la loi 10/2010 ont été simplement «transférées» par les exploitants aéroportuaires aux bénéficiaires finaux, c'est-à-dire les compagnies aériennes exploitant des liaisons aériennes dans les aéroports examinés. Cela vaut également pour la promotion touristique de la Sardaigne commandée par les exploitants aéroportuaires à d'autres entreprises.

(283) Selon SOGEAAL, la compensation accordée en vertu de la loi 10/2010 ne constitue pas une aide d'État. Trois des quatre conditions permettant de déterminer s'il y a aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité ne sont pas remplies. Les activités 1, 2 et 3 n'affectent pas les échanges et ne faussent pas la concurrence: en raison de sa localisation particulière, l'aéroport d'Alghero opère au niveau local, ne concurrençant pas d'autres aéroports nationaux ou européens. La gestion, quoique partielle, de l'aéroport d'Alghero a été confiée à SOGEAAL en 1989, donc bien avant l'arrêt Aéroport de Paris du 12 décembre 2000, qui a étendu l'applicabilité des règles relatives aux aides d'État à l'exploitation des aéroports.

(284) Les activités 1, 2 et 3 ne confèrent aucun avantage économique. SOGEAAL considère que les fonds fournis au titre de la loi 10/2010 sont conformes au PIEM: les sommes versées par la Région pour les trois activités constituent la contrepartie d'un service rendu et des coûts effectivement encourus par des tiers. SOGEAAL note également que la contrepartie payée aux compagnies aériennes (activité 2) et aux autres prestataires de services (activité 3) est conforme aux prix courants du marché.

(285) Le financement accordé par la Région en vertu de la loi 10/2010 lui a permis de générer un rendement financier à moyen et long terme. Le montant obtenu par la Région sous la forme d'une augmentation des recettes fiscales peut être considéré comme supérieur aux coûts qu'elle a engagés pour financer les activités en cause. Les prêts accordés par la SFIRS l'ont également été aux conditions du marché.

(286) SOGEAAL conclut que les contributions au titre de la loi 10/2010 ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

5.4.1.3. ***Appréciation de la compatibilité des aides au regard de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité***

(287) À titre subsidiaire, SOGEAAL soutient qu'en tout état de cause, les contributions versées en vertu de la loi 10/2010 sont compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité. La compatibilité doit être évaluée sur la base du point 79 des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation ([92]):

a) les aides sont versées à des compagnies aériennes détentrices d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en application du règlement (CE) nº 1008/2008;

b) le financement en cause visait à réduire la saisonnalité du trafic aérien; en conséquence, il a favorisé de nouvelles liaisons ou de nouvelles fréquences et ne concernait pas les compagnies aériennes soumises à des obligations de service public au sens du règlement (CE) nº 1008/2008;

([92]) Les critères en question ont été examinés par la Commission aux considérants 133 et suivants de la «décision d'ouvrir la procédure».

c) pour les compagnies aériennes concernées, la liaison subventionnée était rentable;

d) les initiatives prévues par la loi 10/2010 ont fait l'objet d'une publicité suffisante auprès des différentes compagnies aériennes intéressées à offrir leurs services;

e) les contrats comportent un système de sanctions déclenché par le non-respect, par toute compagnie aérienne, de ses engagements envers l'aéroport.

(288) SOGEAAL constate que les subventions versées en vertu de la loi 10/2010 sont accordées aux compagnies aériennes pour une période légèrement plus longue (quatre ans au lieu de trois) et qu'elles sont d'une intensité plus élevée que ce qu'autorisent les lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation, mais ajoute que les contrats conclus avec les compagnies aériennes ne couvrent pas tous la période prévue par la loi 10/2010; l'exploitant de l'aéroport insiste surtout sur le fait que les lignes directrices autorisent des dérogations aux critères d'intensité qu'elles contiennent dans le cas des régions assistées et économiquement défavorisées telles que la Sardaigne.

(289) Les activités examinées sont appropriées pour soutenir la réalisation d'objectifs de développement compatibles avec les intérêts de l'Union et n'affectent pas les échanges entre États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun. À cet égard, SOGEAAL renvoie à la résolution du Parlement européen du 10 mai 2012 sur l'avenir des aéroports et des services aériens régionaux dans l'Union européenne, qui souligne l'importance des aéroports régionaux dans l'Union.

(290) SOGEAAL estime que l'appréciation de la compatibilité des mesures examinées avec le marché intérieur devrait tenir compte du rôle clé joué par l'aéroport d'Alghero pour garantir la continuité territoriale d'une région insulaire telle que la Sardaigne.

5.4.1.4. ***Appréciation au regard de l'article 106 du traité***

(291) SOGEAAL fait observer que les montants versés en vertu de la loi 10/2010 ne constituent pas des aides d'État sur la base des critères de l'arrêt Altmark et que, même si tel était le cas, ils seraient compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 106, paragraphe 2, du traité.

Respect des critères Altmark

(292) En ce qui concerne le premier critère de l'arrêt Altmark, SOGEAAL souligne que les activités examinées s'inscrivent dans le cadre de la politique géographique et de transport plus large de la Région visant à garantir un minimum de liaisons aériennes entre l'île et le reste de l'Union tout au long de l'année.

(293) Selon SOGEAAL, les deuxième et troisième critères de l'arrêt Altmark sont remplis: les paramètres sur la base desquels la compensation est calculée ont été préalablement établis de manière objective et transparente et il n'y a pas de risque de surcompensation puisque SOGEAAL n'a été remboursé que partiellement pour les coûts encourus.

(294) Les coûts considérés ont été engagés par des entreprises privées et bien gérées; le quatrième critère Altmark est donc également rempli.

Compatibilité des aides au regard de l'article 106, paragraphe 2, du traité

(295) SOGEAAL estime que cette compatibilité doit être appréciée à la lumière de la décision SIEG de 2005 et, à titre subsidiaire, du cadre SIEG de 2011, mutatis mutandis.

(296) SOGEAAL constate que le plafond fixé à l'article 2, paragraphe 1, point a), de la décision SIEG de 2005 est respecté puisque le montant de la contribution publique était d'environ 4 millions d'EUR par an et que le chiffre d'affaires de SOGEAAL était inférieur à 100 millions d'EUR. Les conditions énoncées aux articles 4, 5 et 6 de la décision SIEG de 2005 sont également remplies.

(297) En ce qui concerne l'applicabilité du cadre SIEG de 2011, SOGEAAL souligne ce qui suit:

a) la compensation a été accordée pour un véritable service d'intérêt économique général, auquel une définition correcte a été donnée;

b) la responsabilité de la gestion du service d'intérêt économique général a été confiée à l'entreprise concernée au moyen d'un ou de plusieurs actes;

c) le montant de la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution des obligations de service public, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

5.4.2. OBSERVATIONS SUR L'APPLICATION DES LIGNES DIRECTRICES DE 2014 RELATIVES AU SECTEUR DE L'AVIATION AUX MESURES EN CAUSE

(298) SOGEAAL fait observer que l'aide présumée en cause a été accordée avant le 4 avril 2014 et que la section 8.6 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation précise la date à partir de laquelle les critères de compatibilité qui y sont énoncés doivent être appliqués. La Commission doit dès lors appliquer le principe énoncé au point 172 des lignes directrices à toutes les affaires portant sur des aides au fonctionnement (notifications pendantes et aides illégales non notifiées) accordées à des aéroports, même si l'aide a été octroyée avant le 4 avril 2014. La section 5 des lignes directrices fixe également des critères de compatibilité pour les aides au fonctionnement octroyées avant le 4 avril 2014. En revanche, les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation ne s'appliquent pas aux aides à l'investissement et au démarrage octroyées en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité avant le 4 avril 2014. La Commission doit appliquer à ces types d'aides «les règles en vigueur à la date de leur octroi» (points 173 et 174 des lignes directrices).

(299) SOGEAAL renvoie aux observations qu'il a présentées à la Commission le 29 juillet 2013 pour démontrer qu'il n'a reçu aucune aide d'État. Toutefois, si la Commission devait quand même conclure que le financement public versé au titre de la loi 10/2010 constitue une aide au fonctionnement dont SOGEAAL était le bénéficiaire effectif, l'exploitant de l'aéroport soutient que toute aide octroyée satisfait aux critères de compatibilité énoncés dans les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation.

(300) SOGEAAL relève qu'aux termes du point 137 des lignes directrices, les «aides au fonctionnement octroyées avant le début de la période de transition», y compris les aides versées avant le 4 avril 2014, «peuvent être déclarées compatibles» au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité «pour la totalité des coûts d'exploitation qui ne sont pas couverts». Une autre condition pour que ces aides soient compatibles est que:

a) «les conditions énoncées à la section 5.1.2 soient remplies, à l'exception des points 115, 119, 121, 122, 123, 126 à 130, 132, 133 et 134»;

b) seront notamment prises en compte les «distorsions de concurrence».

(301) SOGEAAL estime que toutes les conditions de compatibilité énoncées dans les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation sont respectées et note que, le 8 mai 2014, il avait déjà présenté des remarques sur la compatibilité avec lesdites lignes directrices dans le cadre de la procédure SA.23098-*Aeroporto di Alghero*.

5.4.2.1. ***Contribution à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun bien défini (points 113 et 114 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation).***

(302) SOGEAAL note que toute aide au fonctionnement accordée en vertu de la loi 10/2010 a certainement contribué à «la réalisation d'un objectif d'intérêt commun». Cela est confirmé par les objectifs de «renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale de la communauté de référence» que la Région entendait poursuivre par l'adoption de la loi 10/2010. En effet, la contribution publique accordée visait à promouvoir le développement des liaisons aériennes entre l'île et le reste de l'Union et à réduire leur caractère saisonnier, et elle a permis d'éviter «toute perturbation du trafic aérien et rupture de la connectivité» (point 113).

(303) SOGEAAL soutient que la loi 10/2010 a contribué à «améliore[r] la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union» [point 113 a)].

(304) Il ajoute que la loi 10/2010 a «facilit[é] le développement régional» [point 113 c)]. Cela est particulièrement vrai pour la zone d'attraction de l'aéroport d'Alghero, à savoir le nord-ouest de la Sardaigne, qui souffre d'un retard marqué en matière de développement.

5.4.2.2. ***Nécessité de l'intervention de l'État (points 116 à 118 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(305) Selon SOGEAAL, cette exigence est également remplie car l'aéroport d'Alghero relève de la catégorie mentionnée au point 118 des lignes directrices, à savoir les aéroports incapables de supporter leurs coûts d'exploitation. Plus précisément, l'aéroport d'Alghero relève du point d), «aéroports accueillant entre 1 et 3 millions de passagers par an».

5.4.2.3. ***Caractère approprié de l'aide en tant qu'instrument d'intervention (point 120 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(306) SOGEAAL considère qu'aucun autre instrument d'intervention ou d'aide entraînant moins de distorsions n'aurait permis d'atteindre le même objectif, à savoir assurer des liaisons aériennes vers le nord-ouest de la Sardaigne qui, à l'époque, étaient essentiellement concentrées pendant la période estivale, et ainsi aider à surmonter le retard de développement affectant la région en raison de sa localisation périphérique et de son isolement. Toute aide reçue a été utilisée pour maintenir et développer le trafic commercial, en garantissant des liaisons de qualité entre les différents États membres.

5.4.2.4. ***Existence d'un effet d'incitation (point 124 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(307) SOGEAAL rappelle que toute aide qui lui a été accordée en vertu de la loi 10/2010 a, en tout état de cause, été strictement utilisée pour permettre le développement des volumes de trafic et des activités aéroportuaires, lesquels sont considérés être conforme aux objectifs d'intérêt général poursuivis. En l'absence d'intervention publique, ces objectifs n'auraient pas été atteints et l'aéroport d'Alghero aurait connu une baisse significative de son niveau d'activité au cours de l'année.

5.4.2.5. ***Proportionnalité du montant de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire) (point 125 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation).***

(308) Sur ce point, l'exploitant aéroportuaire renvoie aux éléments pertinents dont dispose déjà la Commission et fait remarquer que les fonds publics octroyés visent à rembourser à l'exploitant les coûts effectivement encourus dans le cadre des initiatives mises en œuvre en vertu de la loi 10/2010.

5.4.2.6. ***Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges (point 131 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation)***

(309) SOGEAAL fait observer qu'aucune aide au fonctionnement n'a affecté de quelque manière que ce soit la concurrence. L'exploitant explique qu'en raison de sa situation géographique, l'aéroport d'Alghero exerce des activités insulaires d'une portée géographiquement limitée et non exposée à la concurrence d'autres aéroports nationaux ou de l'Union. De plus, en raison de ses caractéristiques, il n'est pas non plus en concurrence avec les autres aéroports de Sardaigne. En outre, l'aéroport d'Alghero n'est pas en concurrence avec d'autres modes de transport.

(310) SOGEAAL rappelle enfin que, conformément aux lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation, l'aéroport d'Alghero est «ouvert à tous les usagers potentiels, et non à un usager en particulier». Compte tenu de ce qui précède, l'entreprise estime que toute aide au fonctionnement accordée en vertu de la loi 10/2010 est pleinement compatible avec les critères énoncés au point 5.1.2 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation et devrait donc être considérée comme compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité.

5.5. *OBSERVATIONS DE SOGAER (EXPLOITANT DE L'AÉROPORT DE CAGLIARI)*

5.5.1. OBSERVATIONS CONCERNANT LA DÉCISION D'OUVRIR LA PROCÉDURE

(311) SOGAER n'est pas d'accord avec l'approche adoptée par la Commission lorsqu'elle semble appliquer les principes Altmark à SOGAER plutôt qu'aux transporteurs: SOGAER n'a jamais été invité par la Région à effectuer un quelconque service d'intérêt général. Il estime que la Région n'a pas été en mesure de produire de document définissant clairement les obligations de service public imposées par les aéroports précisément parce que les obligations présumées n'ont jamais été interprétées comme telles.

5.5.1.1. ***Identification erronée des bénéficiaires***

(312) SOGAER n'est pas d'accord avec la conclusion de la Commission selon laquelle il est bénéficiaire d'une aide d'État au titre de la loi 10/2010. Il considère que le régime d'aides en cause ne constitue pas une aide au fonctionnement en sa faveur ni une compensation qui lui est versée pour un service demandé par la Région, à savoir la sélection de compagnies aériennes capables d'atteindre les objectifs annuels fixés pour la fréquence et le volume de passagers sur des liaisons stratégiques en provenance et à destination de l'aéroport de Cagliari.

(313) SOGAER soutient que, dans le cadre de ce régime, la Région fournit une compensation qui transite simplement par SOGAER, dans le cadre d'un plan décidé, financé et contrôlé par la Région, et qui est versée aux compagnies aériennes en contrepartie de l'exploitation de nouvelles liaisons ou du développement de liaisons existantes en provenance et à destination de la Sardaigne. S'il n'y avait pas eu de nouvelles liaisons ouvertes ou que les liaisons existantes n'avaient pas été étendues, SOGAER n'aurait reçu aucun paiement pour le service fourni.

(314) SOGAER attire l'attention sur l'obligation comptable qui lui a été imposée: la Région lui a remboursé les fonds qu'il avait avancés aux compagnies aériennes, seulement après que la Région a eu approuvé ses comptes, lesquels devaient démontrer que les compagnies aériennes avaient reçu l'intégralité des contributions régionales. SOGAER maintient donc qu'il n'est pas un bénéficiaire de l'aide en question et qu'il est inexact de parler de soutien financier accordé par la Région à SOGAER. SOGAER ne connaît aucun précédent dans lequel la Commission a constaté qu'une partie était bénéficiaire d'une aide d'État alors que son rôle se limitait à transmettre à des tiers les ressources publiques qu'elle avait reçues. Le service pour lequel la Région accordait une compensation était fourni par la compagnie aérienne, et non pas par l'exploitant de l'aéroport. SOGAER ajoute que le versement anticipé accordé par la SFIRS ne comportait aucun élément d'aide d'État. Il s'agissait d'un prêt qui portait intérêt aux conditions du marché.

5.5.1.2. ***Flux financiers***

(315) Le paiement des activités 2 et 3 est avancé par l'exploitant de l'aéroport aux compagnies aériennes et aux autres prestataires concernés. SOGEAAL a soumis à la Région des rapports sur les activités mises en œuvre au cours de la période 2010-2012, indiquant les coûts effectivement encourus. La Région devait ensuite rembourser les sommes avancées par l'exploitant de l'aéroport. Le tableau 13 montre les flux financiers correspondants.

Tableau 13

Flux financiers de l'aéroport d'Alghero

(en EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
Activités 1 et 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Activité 3	[…]	[…]	[…]	[…]
Montant total versé aux compagnies aériennes	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Total déclaré par l'exploitant de l'aéroport à la Région	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Droit aux contributions en vertu de la loi de 2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Total des contributions au titre de la loi de 2010 remboursées à l'exploitant de l'aéroport	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. ***Les bénéficiaires des mesures***

(316) SOGAER considère que les bénéficiaires effectifs des trois activités définies par la loi 10/2010 sont l'industrie touristique de l'île et, indirectement, la Région elle-même, grâce à l'augmentation des recettes fiscales résultant de l'expansion du tourisme.

(317) Comme condition d'octroi de la subvention qui leur a été versée par la Région, les aéroports étaient tenus de transférer les sommes reçues, si bien qu'ils ne peuvent pas être considérés comme les bénéficiaires effectifs. Il en va de même pour les deux principales compagnies aériennes à bas prix opérant à Cagliari, Ryanair et easyJet, qui étaient toutes les deux des entreprises étrangères ayant bénéficié d'une aide de la Région pour atteindre des objectifs régionaux.

5.5.1.4. ***Absence d'aide d'État***

(318) SOGAER analyse les éléments constitutifs d'une mesure d'aide d'État et examine en particulier la question de savoir si le paiement effectué a conféré un avantage concurrentiel. L'entreprise affirme que la compensation régionale n'a jamais couvert plus d'une partie des coûts additionnels supportés par les transporteurs afin d'ouvrir de nouvelles liaisons ou d'étendre les liaisons existantes. Elle donne l'exemple de Ryanair, pour laquelle la compensation versée par la Région, transmise par SOGAER, couvrait environ un dixième des coûts estimés pour l'exploitation des liaisons demandées.

(319) SOGAER souligne que le mécanisme mis en place est une solution gagnant-gagnant: les passagers peuvent voler à des prix compétitifs à destination et en provenance de l'île, tandis que la région perçoit des revenus supplémentaires provenant du tourisme. L'industrie régionale du tourisme et de l'hôtellerie, les compagnies aériennes et les aéroports en bénéficient également. SOGAER conteste par conséquent l'approche adoptée par la Commission, qui semble chercher à rompre ce cercle vertueux.

(320) SOGAER a toujours choisi les transporteurs après avoir publié une invitation sur son propre site web. La possibilité de desservir Cagliari était ouverte à tous les transporteurs intéressés aux mêmes conditions économiques. SOGAER fait valoir que si les compagnies aériennes concernées parviennent à réaliser des bénéfices supérieurs à ceux d'autres compagnies aériennes, grâce à leurs modèles commerciaux particuliers, cela ne peut être attribué aux aides d'État accordées par l'exploitant de l'aéroport ou par la Région. Les transporteurs ne peuvent pas non plus être pénalisés pour cela.

(321) En conclusion, SOGAER considère qu'il n'y a pas d'aide d'État car i) aucun avantage indu n'a été conféré aux transporteurs; ii) le principe de l'investisseur privé en économie de marché est satisfait, compte tenu des gains réalisés par le trésor régional, qui sont supérieurs aux dépenses prévues à l'article 3 de la loi 10/2010; et iii) l'aide est destinée à l'industrie du tourisme et de l'hôtellerie de l'île et n'est pas d'une ampleur telle qu'elle pourrait avoir un effet sur les échanges intra-UE.

5.5.1.5. ***Services d'intérêt économique général (SIEG)***

(322) SOGAER estime que l'analyse de la sélectivité de l'avantage réalisée par la Commission est excessivement stricte. La Commission fait valoir que la loi 10/2010 ne se réfère pas à des liaisons spécifiques, mais à l'objectif général de développement du transport aérien. Elle objecte que cela est contraire au premier critère Altmark qui exige de donner une définition claire des exigences auxquelles l'entreprise bénéficiaire doit satisfaire afin d'obtenir une compensation pour un service d'intérêt économique général.

(323) De l'avis de SOGAER, il ressort clairement du libellé de la législation régionale que la compensation devait être accordée uniquement aux compagnies aériennes qui ont ouvert de nouvelles liaisons ou étendu les liaisons existantes. SOGAER considère qu'en tant qu'objectif, cette obligation est suffisamment précise.

(324) L'approche adoptée par la Commission à l'égard de la définition des paramètres de calcul de la compensation est également très stricte. SOGAER fait valoir que le montant de la compensation versée aux transporteurs a été calculé sur la base de critères plus restrictifs que ceux fixés par la Région, et que cela devrait suffire à satisfaire au deuxième critère Altmark.

(325) En ce qui concerne les troisième et quatrième critères Altmark, SOGAER indique qu'il a publié un avis spécifique au *Journal officiel de l'Union européenne* en 2003, suivi en juin et août de la même année par une publicité dans le principal quotidien européen. Aucun transporteur aérien n'y ayant répondu, SOGAER a publié un avis permanent sur son propre site web. SOGAER a toujours évité toute forme de surcompensation pour les services demandés, même lorsqu'il n'y avait qu'un seul transporteur intéressé et que la marge de négociation de SOGAER était par conséquent plus étroite.

(326) SOGAER n'a connaissance d'aucun acte juridique par lequel la Région a confié aux exploitants aéroportuaires la tâche d'exécuter une obligation de service public. Les efforts déployés par la Commission pour déterminer si le niveau de compensation attribué aux exploitants aéroportuaires était ou non proportionné sont donc voués à l'échec.

5.5.1.6. ***Le principe de l'investisseur privé en économie de marché et les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation***

(327) SOGAER déclare qu'il s'est comporté envers les compagnies aériennes à bas prix, en particulier avec Ryanair, comme l'aurait fait un aéroport sous gestion privée. À l'appui de cette affirmation, il renvoie au rapport de la société de conseil agissant au nom de Ryanair en date du 28 juin 2013.

(328) Il fait valoir que bon nombre des critères de compatibilité énoncés dans les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation sont substantiellement respectés en l'espèce: i) SOGAER a géré une aide ou une compensation pour l'ouverture de nouvelles liaisons ou l'expansion des liaisons existantes pour le compte de la Région; ii) la compensation représentait environ un dixième du coût d'exploitation moyen; et iii) les compagnies aériennes bénéficiant des activités considérées possédaient toutes une licence d'exploitation valide. SOGAER considère donc que, si les lignes directrices sont interprétées sur le fond plutôt que sur la forme, il peut être conclu que l'aide en cause est compatible avec le marché intérieur.

5.5.2. OBSERVATIONS SUR L'APPLICATION DES LIGNES DIRECTRICES DE 2014 RELATIVES AU SECTEUR DE L'AVIATION AUX MESURES EN CAUSE

(329) SOGAER fait observer que l'exemption prévue au point 137 des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation devrait être appliquée dans le cas de l'aéroport de Cagliari même si l'aéroport accueille plus de trois millions de passagers. Sinon, Cagliari serait traité différemment des deux autres aéroports de Sardaigne concernés par les activités considérées.

(330) SOGAER souligne que l'aide en cause a servi à faciliter la mobilité des citoyens de l'Union à destination et en provenance de Cagliari, ce qui a considérablement augmenté le nombre de vols intra-Union à destination et en provenance de la capitale de l'île.

(331) En ce qui concerne la nécessité d'une intervention de la région, SOGAER déclare que, sans les contributions régionales destinées à compenser les montants qu'il avait versés aux compagnies aériennes et aux autres prestataires de services, ses comptes auraient été en perte. Il n'existait aucun autre moyen d'atteindre l'objectif consistant à améliorer les liaisons entre la Région et le reste de l'Union qui aurait pu engendrer moins de distorsions de la concurrence.

(332) SOGAER insiste sur le fait que la Région a toujours maintenu l'aide au minimum, ne payant que pour les éléments dûment comptabilisés par l'exploitant de l'aéroport.

(333) En ce qui concerne la prévention des effets négatifs sur la concurrence et les échanges au sein de l'Union, SOGAER fait observer que le régime s'appliquait à tous les autres aéroports régionaux, même s'ils étaient en concurrence les uns avec les autres, permettant ainsi de couvrir les écarts respectifs entre les coûts d'exploitation et les recettes.

(334) Enfin, SOGAER affirme que, si la Commission devait estimer que le régime considéré constitue une aide au fonctionnement en faveur de SOGAER, l'aide devrait, en tout état de cause, être considérée comme compatible avec le marché intérieur puisqu'elle est conforme aux critères et aux conditions énoncés au point 5.1.2 des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation.

6. **COMMENTAIRES DE L'ITALIE SUR LES OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSéES**

6.1. *COMMENTAIRES DE L'ITALIE SUR LES OBSERVATIONS DE RYANAIR*

(335) Les autorités régionales contestent les déclarations de Ryanair selon lesquelles les aéroports ont agi conformément au PIEM en entretenant des relations commerciales avec les compagnies aériennes afin d'accroître le trafic de passagers et, par conséquent, les recettes. En réalité, les sociétés de gestion aéroportuaire n'ont agi que comme intermédiaires et se sont bornées à transférer les ressources aux compagnies aériennes.

(336) Selon la Région, l'investisseur en économie de marché en l'espèce était la Région, qui a évalué l'investissement en termes d'impact économique positif pour le territoire.

(337) L'Italie a présenté une note de l'Autorité nationale italienne de l'aviation civile ([93]), affirmant que la possibilité, pour les aéroports régionaux, de faire de la publicité sur les sites web des compagnies aériennes à bas prix représenterait un avantage pour les secteurs du tourisme et du commerce, les aéroports régionaux ne bénéficiant pas des positions consolidées sur le marché et du degré de visibilité garantie des grands aéroports.

(338) L'Italie et l'ENAC contestent la déclaration de Ryanair selon laquelle la situation en Sardaigne résultait d'une réglementation inadéquate concernant les liaisons soumises à des obligations de service public au titre du règlement (CE) n° 1008/2008 et de leur application par les autorités italiennes. L'Italie note que l'objectif de la continuité territoriale consiste à garantir que tous les citoyens peuvent se déplacer sur le territoire national ou de l'Union sur une base égale en termes de qualité et de coût. Les obligations de service public autorisées par le règlement (CE) n° 1008/2008 permettent à tout transporteur de l'Union d'accepter les conditions de ces obligations sans compensation financière. Si aucun transporteur n'accepte de fournir le service, un appel d'offres européen prévoyant une compensation financière est lancé. À cet égard, les autorités italiennes soulignent que ce sont les aéroports qui doivent entretenir directement des relations commerciales avec les transporteurs; le choix opéré par l'État pour garantir la continuité territoriale au moyen d'obligations de service public est toutefois une autre question.

([93]) Ente Nazionale per l'Aviazione Civile — ENAC.

6.2. *COMMENTAIRES DE L'ITALIE SUR LES OBSERVATIONS D'EASYJET*

(339) L'Italie a présenté ses observations sur les commentaires d'easyJet et de la société de conseil agissant en son nom. Les autorités italiennes ne sont pas d'accord avec l'approche globale adoptée et les conclusions tirées par la société de conseil dans son rapport sur l'évaluation économique du POEM dans les accords entre easyJet et l'aéroport d'Olbia.

(340) L'Italie rejette les allégations d'easyJet pour trois raisons:

a) elle estime que le POEM ne devrait pas être appliqué à l'aéroport d'Olbia, car l'exploitant de l'aéroport, GEASAR, est un opérateur privé, et non public au sens des règles de l'Union en matière d'aides d'État. Ses choix et ses actions sont donc dictés par des critères de marché, sauf si ces choix sont prescrits par une réglementation publique ad hoc;

b) en l'espèce, toutefois, l'Italie considère que, contrairement aux allégations de la société de conseil, les contrats de marketing en question n'ont pas été signés par GEASAR dans le but de réaliser un bénéfice présumé mais inexistant, mais uniquement parce qu'ils étaient requis et réglementés par une mesure publique spécifique. La loi 10/2010 vise surtout à encourager le transport aérien en accordant des contributions aux compagnies aériennes. Depuis l'abrogation de la loi 10/2010, ces activités ont été abandonnées;

c) Enfin, pour l'Italie, les contributions versées par la Région à l'exploitant de l'aéroport pour couvrir les coûts des activités en cause n'ont fait que «transiter» par la société de gestion de l'aéroport, qui a transféré l'intégralité du montant au bénéficiaire réel, c'est-à-dire à la compagnie aérienne concernée.

(341) Ensuite, si les allégations de la société de conseil étaient retenues, l'Italie estime que ses calculs sont erronés. Le rapport de la société de conseil repose sur les états financiers de GEASAR pour les exercices 2004 et suivants, qui indiquent les recettes générées par le trafic aéroportuaire et contiennent les principales données économiques qui constituent les résultats d'exploitation de l'exercice, mais ne comprennent pas les données de comptabilité analytique nécessaires pour effectuer une analyse précise de la rentabilité. La société de conseil surestime donc les recettes résultant des contrats, notamment les recettes non aéronautiques. Pour l'Italie, les contrats de marketing en question affichent un solde négatif et non positif, contrairement aux résultats de l'évaluation de la société de conseil. Cela vaut pour les contrats de marketing signés avec easyJet ainsi que pour les contrats signés avec toutes les autres compagnies aériennes concernées. D'après l'Italie, cela confirme que ces accords ont été signés en exécution directe de la loi 10/2010.

(342) Enfin, l'Italie rejette l'inclusion des contrats d'assistance en escale signés par GEASAR avec les compagnies aériennes concernées dans l'analyse effectuée par la société de conseil. Ces contrats sont des contrats typiques négociés et exécutés sur une base commerciale et portent sur la fourniture de services contre le versement d'une contrepartie monétaire par la compagnie aérienne. Ils ne sont pas liés à la loi 10/2010 ni aux activités mises en œuvre en vertu de cette loi. La contrepartie prévue dans ces contrats repose sur la pratique habituelle de l'exploitant aéroportuaire, qui consiste à appliquer des tarifs et des réductions en fonction du volume et d'autres facteurs. En effet, ces contrats sont restés en vigueur même après l'abrogation de la loi 10/2010, à des prix similaires ou même inférieurs à ceux des années précédentes.

7. **APPRÉCIATION DE L'AIDE**

7.1. *INTRODUCTION ET PORTÉE DE LA DÉCISION*

(343) Il convient tout d'abord de déterminer si le financement fourni par les exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes pour les activités 1 et 2 en vertu de la loi 10/2010 au cours de la période 2010-2013 constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

(344) Comme expliqué à la section 2, la décision d'ouvrir la procédure a révélé que, puisque la Commission enquêtait sur une aide potentiellement illégale accordée par l'exploitant de l'aéroport d'Alghero dans l'affaire SA.23098 ([94]), la présente affaire ne couvre que les mesures d'aide non examinées dans le cadre de cette affaire ([95]).

(345) Même si tous les paiements effectués par SOGEAAL pour les activités 1 et 2 n'ont pas été effectués en vertu des contrats examinés dans l'affaire SA.23098, la grande majorité d'entre eux ont été appréciés dans le cadre de ladite

([94]) Décision (UE) 2015/1584 de la Commission du 1er octobre 2014 concernant l'aide d'État SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) mise à exécution par l'Italie en faveur de Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. et de divers transporteurs aériens présents à l'aéroport d'Alghero, JO L 250 du 25.9.2015, p. 38.

([95]) Voir les considérants 51 à 54.

affaire. En outre, il n'est pas simple d'établir une distinction claire dans tous les cas étant donné que les relations financières entre SOGEAAL et une compagnie aérienne donnée au cours de la période concernée peuvent être régies par divers contrats dont seuls certains ont été examinés dans le cadre de l'affaire SA.23098. La Commission estime donc qu'il convient d'exclure de la portée de la présente procédure tous les accords conclus entre les compagnies aériennes et SOGEAAL dans le cadre du régime en cause ([96]).

(346) En outre, la décision d'ouvrir la procédure ne portait pas sur l'aide potentielle accordée par les exploitants aéroportuaires à des prestataires de services autres que les compagnies aériennes pour l'activité 3. Par conséquent, la Commission ne peut prendre position sur cet aspect. La deuxième question qu'il convient d'examiner est de savoir si les exploitants aéroportuaires ont bénéficié de l'aide de la Région.

7.2. *EXISTENCE D'UNE AIDE*

(347) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du traité, «sont incompatibles avec le marché, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(348) Les critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du traité sont cumulatifs. Par conséquent, pour qu'il soit établi que les mesures en cause constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité, toutes les conditions suivantes doivent être remplies. Les mesures doivent notamment:

a) être accordées par l'État ou au moyen de ressources d'État;

b) favoriser certaines entreprises ou certaines productions;

c) fausser ou menacer de fausser la concurrence;

d) affecter les échanges entre États membres.

(349) La Commission note que les mesures notifiées constituent un régime d'aides au sens de l'article 1er, point d), du règlement (UE) 2015/1589. Sur la base du cadre juridique décrit à la section 2 de la présente décision, sans que d'autres mesures d'exécution soient requises en plus de celles déjà décrites, des subventions individuelles peuvent être accordées à des entreprises (telles que des compagnies aériennes) définies de manière générale et abstraite par la loi 10/2010 (c'est-à-dire qu'aucune entreprise individuelle n'est désignée).

7.2.1. FINANCEMENT FOURNI PAR LES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES AUX COMPAGNIES AÉRIENNES POUR LES ACTIVITÉS 1 ET 2 (LOI 10/2010) AU COURS DE LA PÉRIODE 2010-2013 — EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT EN FAVEUR DES COMPAGNIES AÉRIENNES

(350) Dans la présente sous-section, on déterminera si le financement fourni par la Région aux compagnies aériennes par l'entremise des exploitants des aéroports sardes en vertu de la loi 10/2010 constitue une aide d'État en faveur des compagnies aériennes.

7.2.1.1. ***Notions d'entreprise et d'activité économique***

(351) Conformément à l'article 107, paragraphe 1, du traité, les règles en matière d'aides d'État ne s'appliquent que lorsque le bénéficiaire est une «entreprise». La Cour de justice a, de façon constante, défini les entreprises comme des entités qui exercent une activité économique, indépendamment du statut juridique de ces entités et de leur mode de financement ([97]). Toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné constitue une activité économique ([98]).

(352) Les compagnies aériennes proposent sur le marché des services réguliers de transport aérien de passagers. Ces services correspondent à ceux définis pour l'activité 1 (voir le considérant 44) et consistent en l'exploitation de vols commerciaux et le transport aérien de passagers. Elles exercent clairement une activité économique.

([96]) En ce qui concerne la mise en œuvre du régime, la Commission fait observer que l'Italie a déjà indiqué dans le cadre de la procédure formelle dans l'affaire SA.23098 que la décision de conclure des accords commerciaux entre SOGEAAL et les compagnies aériennes a été prise en accord avec la Région en sa qualité d'actionnaire de contrôle de SOGEAAL (voir, en particulier, le considérant 383).

([97]) Voir la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 4. point 2.1), ainsi que la jurisprudence qui s'y rapporte, et notamment l'arrêt du 12 septembre 2000, Pavlov e.a., C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 et C-184/98, EU:C:2000:428.

([98]) Arrêt du 16 juin 1987, Commission/Italie, 118/85, EU:C:1987:283, point 7; arrêt du 18 juin 1998, Commission/Italie, C-35/96, EU:C:1998:303, point 36; arrêt Pavlov e.a., EU:C:2000:428, point 75.

(353) AMS, qui n'est pas une compagnie aérienne, mais a reçu un financement pour l'activité 2, est une filiale à 100 % de Ryanair. On peut dès lors présumer que Ryanair a exercé une influence décisive sur le comportement d'AMS. Aux fins de l'application des règles relatives aux aides d'État en l'espèce et selon la pratique de la Commission ([99]), AMS et Ryanair sont considérées comme une seule entreprise aux fins de l'article 107, paragraphe 1, du traité. Par souci de commodité, AMS, considérée comme constituant une seule entreprise avec Ryanair, sera également considérée comme une compagnie aérienne.

(354) Par conséquent, les compagnies aériennes qui ont bénéficié des fonds fournis par la Région par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires exercent une activité économique et sont considérées comme des entreprises aux fins de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

7.2.1.2. ***Ressources d'État et imputabilité à l'État***

(355) La notion d'aide d'État couvre tout avantage accordé au moyen de ressources d'État par l'État lui-même ou par un organisme intermédiaire agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés. Les ressources des autorités locales constituent, pour les besoins de l'application de l'article 107 du traité, des ressources d'État.

(356) Le régime tire son origine d'une loi régionale et est financé par des ressources provenant de la Région. Aux fins de l'article 107 du traité, les ressources des autorités locales régionales sont des ressources d'État et les décisions de ces autorités devraient être considérées comme «imputables à l'État» ([100]). Le régime en tant que tel est donc imputable à l'État et financé par des ressources d'État aux fins du droit des aides d'État.

(357) Il en va de même pour les flux financiers des exploitants aéroportuaires vers les compagnies aériennes.

(358) Les compagnies aériennes ont reçu des fonds de la Région par l'intermédiaire des exploitants des aéroports de Sardaigne pour ouvrir de nouvelles liaisons, augmenter les fréquences ou étendre les périodes d'exploitation des liaisons existantes, comme décrit en particulier dans le tableau 8, ainsi que pour fournir des services de marketing.

(359) Le comportement des exploitants aéroportuaires a été déterminé par la Région en vertu de la loi 10/2010 et des plans d'activités, qui devaient être approuvés par cette dernière avant d'entrer en vigueur. Le mécanisme mis en place par la loi 10/2010 prévoit que la Région transfère des fonds publics aux exploitants aéroportuaires, qui doivent, à leur tour, les transférer aux compagnies aériennes conformément aux spécifications détaillées des plans d'activités approuvés par la Région. Les plans d'activités ont été élaborés et proposés en premier lieu par les exploitants aéroportuaires, mais la Région les a examinés et approuvés et c'est sur cette base qu'elle a fixé le montant du financement fourni aux exploitants aéroportuaires. En approuvant les plans d'activités détaillés, la Région a déterminé précisément comment chaque exploitant aéroportuaire devait affecter le financement reçu de la Région aux compagnies aériennes. Comme décrit à la section 2.7.3, le processus de suivi mis en place (qui détermine le paiement de la dernière tranche aux exploitants aéroportuaires) garantit également le respect de ces obligations.

(360) Par conséquent, les exploitants aéroportuaires peuvent être considérés comme des intermédiaires entre la Région et les compagnies aériennes. Ils ont mis en œuvre le régime d'aides, en transférant intégralement les fonds reçus de la Région. Ce faisant, ils ont agi conformément aux instructions reçues de la Région au moyen des plans d'activités approuvés.

(361) Compte tenu de ce qui précède, les paiements effectués par les exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes pour le financement des activités 1 et 2 sont financés au moyen de ressources d'État (dans la mesure où les exploitants aéroportuaires ont reçu des fonds de la Région pour financer ces activités ([101])) et sont imputables à l'État.

([99]) À cet effet, voir la décision (UE) 2015/1227 de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.22614 (C 53/07) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services et Transavia (JO L 201 du 30.7.2015, p. 109). en particulier le considérant 290. Voir également la décision de la Commission relative à l'aéroport d'Altenburg — non encore publiée.

([100]) Arrêt du 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais/Commission, T-267/08 et T-279/08, EU:T:2011:209.

([101]) Le montant limité du financement propre des mesures par les exploitants aéroportuaires ne résulte pas de décisions discrétionnaires de ces derniers, mais reflète le fait que la Région a réduit ex post le niveau du financement public acheminé aux exploitants aéroportuaires, bien que ces derniers aient déjà supporté le coût du financement des compagnies aériennes correspondant. Voir la section 2.7, en particulier les considérants 83, 86 et 89.

7.2.1.3. ***Avantage économique***

(362) Un avantage au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité est tout avantage économique qu'une entreprise n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché, à savoir en l'absence d'une intervention de l'État. Seul l'effet de la mesure sur l'entreprise est pertinent, et non la raison ni l'objectif de l'intervention de l'État. Il y a avantage économique chaque fois qu'une autorité publique fournit à une entreprise un financement qui la dispense de coûts qu'elle devrait normalement supporter.

(363) Aucun avantage n'est toutefois accordé si le financement peut être considéré comme une compensation pour un service public conformément aux critères énoncés dans l'arrêt Altmark. En outre, aucun avantage n'est octroyé lorsqu'un État membre agit conformément au principe de l'investisseur en économie de marché.

(364) Dans un premier temps, il convient d'examiner la nature des fonds fournis par la Région aux compagnies aériennes dans le cadre des activités 1 et 2 et la mesure dans laquelle ces fonds financent leurs activités ou, en d'autres termes, les dispensent de coûts qu'elles devraient normalement supporter.

(365) Dans le cadre de l'activité 1, la Région exige que les exploitants aéroportuaires concluent avec des compagnies aériennes des accords qui offrent des incitations financières à ces dernières pour augmenter le trafic aérien (notamment pendant les saisons creuses). Les compagnies aériennes doivent atteindre des objectifs en matière de trafic; elles reçoivent une compensation financière si elles les atteignent et encourent des pénalités si elles n'y parviennent pas. Les paiements correspondants sont effectués dans le cadre du régime par lequel la Région accorde des financements aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires, afin de compenser une partie des coûts engagés par ces compagnies aériennes pour exploiter les lignes aériennes concernées.

(366) Dans le cadre de l'activité 2, la Région effectue des paiements aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires en échange de services de marketing fournis par les compagnies aériennes concernées. Ces paiements ne peuvent pas être considérés comme une véritable contrepartie pour les services de marketing. Ils constituent aussi des paiements aux compagnies aériennes afin que celles-ci accroissent leurs activités dans la Région. Comme on le verra plus bas aux considérants 368 et suivants, le régime est conçu de telle manière que les services de marketing que les compagnies aériennes doivent fournir au titre de l'activité 2 visent à promouvoir, en premier lieu, les services de transport aérien fournis par ces mêmes compagnies aériennes en provenance et à destination de la Sardaigne.

(367) Dans les documents de notification ([102]), l'Italie a souligné que, dans le cadre du régime, les actions de marketing financées par la Région au titre de l'activité 2 devaient être menées par les compagnies aériennes et visaient à augmenter le nombre de passagers sur les liaisons ouvertes ou étendues grâce au régime ([103]).

(368) Le fait que les services de marketing relevant de l'activité 2 soient fournis par des compagnies aériennes plutôt que par tout autre type de sociétés pouvant offrir de tels services est, en soi, un facteur qui conduit naturellement lesdits services à promouvoir, en premier lieu, les services de transport aérien proposés par les compagnies aériennes concernées. En effet, les compagnies aériennes font généralement la promotion de régions et de villes, en particulier sur leurs sites web, lorsqu'elles opèrent des vols vers ces régions et territoires, afin d'encourager les clients potentiels à utiliser leurs services pour s'y rendre. En outre, sur les sites web des compagnies aériennes, la promotion de certaines villes et régions est généralement intrinsèquement liée à la promotion des vols exploités par les compagnies aériennes vers ces régions, ou au moins à des renseignements sur l'existence et les caractéristiques de ces vols. Par exemple, dans le cas de Ryanair, l'une des compagnies aériennes européennes qui a le plus développé la promotion de régions et de villes sur son site web, les pages web consacrées à la promotion de régions et de destinations fournissent également de façon assez systématique des informations sur les vols exploités par Ryanair vers ces régions et destinations ([104]).

(369) En outre, l'acte d'exécution de la loi 10/2010 qui définit le contenu des plans d'activités ([105]) des aéroports prévoit que les actions de marketing doivent être menées dans le cadre de l'activité 2 «lorsque de nouvelles liaisons sont ouvertes ou que la période d'opération de vols est prolongée» ([106]). Cette disposition établit un lien clair entre les

([102]) Document «OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, N° 10 «Misure per lo sviluppo del trasporto aereo» Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale», notifié par l'Italie le 30.11.2011.

([103]) «*Definizione, attraverso gli* ***stessi*** *"Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara*» (caractères gras ajoutés), p. 7.

([104]) Voir par exemple la page de Ryanair consacrée à Milan (https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan, visitée le 6 juillet 2016).

([105]) Deliberazione n° 29/36 du 29 juillet 2010.

([106]) «*I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: […] deve essere prevista adeguata promozione del territorio* ***in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli***» (caractères gras ajoutés), p. 3.

services de marketing à fournir dans le cadre de l'activité 2 et l'ouverture de nouvelles liaisons ou l'expansion des opérations sur les liaisons existantes. Cela signifie que les services de marketing proposés dans les plans d'activités doivent promouvoir les services de transport aérien nouveaux ou étendus afin d'accroître le nombre de passagers utilisant les services concernés. Comme déjà indiqué au considérant 367, cette interprétation a été explicitement confirmée par l'Italie.

(370) En outre, il serait inconcevable que les services de marketing en question, qui doivent nécessairement être proposés par des compagnies aériennes, soient fournis par des compagnies aériennes autres que celles qui exploitent les services de transport aérien nouveaux ou étendus auxquels les services de marketing doivent se rapporter. Une compagnie aérienne n'est guère incitée à promouvoir les services d'un concurrent, même en échange d'une rémunération.

(371) La promotion de ses propres destinations fait partie des activités normales d'une compagnie aérienne. Les destinations et les régions vers lesquelles les compagnies aériennes opèrent des vols sont l'une des caractéristiques de leurs services de transport dont elles font normalement la publicité, en plus d'autres aspects (tarifs aériens, confort à bord, services en vol, fiabilité, flexibilité des billets, programme de fidélisation, etc.).

(372) Compte tenu de ce qui précède, on peut conclure que les paiements effectués par la Région aux compagnies aériennes dans le cadre de l'activité 2 subventionnent les coûts de marketing que les compagnies aériennes devraient normalement supporter dans le cadre de leurs opérations de transport aérien. En outre, dans la mesure où ils sont liés à l'ouverture de nouvelles liaisons ou à l'extension des opérations sur les liaisons existantes, ces paiements constituent des incitations financières destinées à encourager les compagnies aériennes à accroître le trafic aérien vers la Sardaigne. À cet égard, ils sont similaires aux paiements effectués dans le cadre de l'activité 1, à la différence qu'ils concernent un aspect particulier des services de transport des compagnies aériennes, à savoir la promotion de ces services.

(373) En outre, comme l'a souligné l'Italie dans la notification ([107]), dans le cadre du régime, les actions de marketing financées par la Région au titre de l'activité 2 doivent figurer dans les mêmes plans d'activités que ceux prévus pour l'activité 1 ([108]). Voilà qui établit un lien supplémentaire entre l'ouverture et l'extension des liaisons (objectif de l'activité 1) et les accords de marketing à conclure dans le cadre de l'activité 2. Cela permet de conclure que les paiements effectués par la Région aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires dans le cadre de l'activité 1 et de l'activité 2 sont de nature similaire: il s'agit essentiellement d'incitations financières qui subventionnent une partie des frais des compagnies aériennes en échange de l'expansion des opérations de transport aérien de ces compagnies aériennes en provenance et à destination de la Sardaigne.

(374) En outre, dans le cadre du régime, une distinction claire est établie entre les services de marketing à fournir au titre de l'activité 2, c'est-à-dire par les compagnies aériennes, et les services de marketing à fournir dans le cadre de l'activité 3, c'est-à-dire par d'autres types de sociétés, ce qui corrobore la constatation selon laquelle les services exécutés dans le cadre de l'activité 2 ont un but distinct, différent de celui de l'activité 3, nécessairement lié au fait que les prestataires exercent des activités de transport aérien. Logiquement, ce but peut difficilement être autre que l'augmentation du trafic aérien par les compagnies aériennes concernées en provenance et à destination de la Sardaigne.

(375) L'examen, par la Commission, des accords conclus entre les exploitants aéroportuaires et les compagnies aériennes dans le cadre du régime illustre ce constat. Par exemple, les accords d'easyJet associent directement les services aéroportuaires aux services de marketing. Le point 3 de l'accord avec l'exploitant de l'aéroport d'Olbia précise que le transporteur a l'intention d'accroître ses opérations en provenance et à destination d'Olbia et que, pour étendre ces activités de vol, il a élaboré un programme de marketing et de publicité destiné à promouvoir les destinations et à augmenter les flux de trafic en transit, en particulier vers les marchés internationaux.

(376) Un examen des différents accords de marketing conclus entre les exploitants aéroportuaires et les compagnies aériennes dans le cadre du régime montre que les services de marketing sont directement liés aux vols exploités par ces compagnies aériennes. Par conséquent, les services de marketing visent directement les voyageurs susceptibles d'utiliser les services de transport proposés par les compagnies aériennes mentionnées dans les accords de marketing.

([107]) Document «OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, N° 10 «Misure per lo sviluppo del trasporto aereo» Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale», notifié par l'Italie le 30 novembre 2011.

([108]) «*Definizione, attraverso gli* ***stessi*** *"Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara*» (caractères gras ajoutés), p. 7.

(377) En conclusion, les paiements effectués par la Région aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires dans le cadre de l'activité 1 et de l'activité 2 doivent être considérés comme des subventions octroyées aux compagnies aériennes pour qu'elles opèrent davantage de vols vers et depuis la Sardaigne.

(378) Il reste à analyser si les paiements effectués par la Région aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires afin d'étendre leurs services de transport aérien en Sardaigne constituent une compensation pour une obligation de service public conformément aux critères Altmark et s'ils sont conformes au POEM.

(379) Le premier de ces critères est que l'entreprise bénéficiaire doit avoir effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et que ces obligations ont été clairement définies. Comme indiqué au point 70 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation, «en ce qui concerne les services de transport aérien, les obligations de service public ne peuvent être imposées que conformément au règlement (CE) nº 1008/2008. En particulier, de telles obligations ne peuvent être imposées que pour une liaison donnée ou un groupe de liaisons données, et non pour une quelconque liaison régulière au départ d'un aéroport, d'une ville ou d'une région donnés. En outre, des obligations de service public ne peuvent être imposées sur une liaison pour satisfaire des besoins de transport qui ne peuvent l'être adéquatement par une liaison aérienne existante ou d'autres moyens de transport» (notes de bas de page supprimées). En effet, le transport aérien est un secteur où le législateur de l'Union a décidé, en imposant les conditions énoncées dans le règlement (CE) nº 1008/2008, de restreindre la grande marge d'appréciation dont bénéficient normalement les États membres pour qualifier certaines activités de SIEG. Cependant, les liaisons qui font l'objet d'obligations de service public conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, qui existent en Sardaigne ([109]), sont explicitement exclues du champ d'application de la loi 10/2010, qui est clairement conçue comme un système parallèle au système d'obligations de service public au titre du règlement (CE) nº 1008/2008. Par conséquent, le financement fourni par les exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes en vertu de la loi 10/2010 ne peut être considéré comme une compensation accordée aux compagnies aériennes pour l'exploitation de véritables services d'intérêt économique général. En conséquence, l'un des quatre critères cumulatifs de l'arrêt Altmark, à savoir le premier, n'est pas rempli.

(380) En ce qui concerne l'application du POEM, il convient tout d'abord de noter que l'Italie n'a pas tiré argument de ce principe ([110]). En outre, rien n'indique que la Région a agi en tant qu'opérateur en économie de marché lorsqu'elle a établi le régime; en fait, il est clair qu'elle a cherché à atteindre des objectifs de politique publique, en particulier le renforcement de l'économie régionale en attirant plus de touristes, plutôt qu'à obtenir des bénéfices en sa qualité de propriétaire de l'aéroport.

(381) Ensuite, la Région fournit un financement aux compagnies aériennes par l'intermédiaire de divers exploitants aéroportuaires dans le cadre d'un régime régional applicable à plusieurs aéroports. Elle ne peut pas être considérée comme un exploitant aéroportuaire, d'autant plus qu'elle ne contrôle qu'un seul des exploitants aéroportuaires concernés. Ainsi, l'«analyse ex ante de la rentabilité supplémentaire» présentée aux points 61 à 66 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation ne peut être appliquée en l'espèce. Selon cette méthode, afin de déterminer si un exploitant aéroportuaire, lorsqu'il a conclu des accords avec une compagnie aérienne, a agi comme l'aurait fait un opérateur en économie de marché guidé par des perspectives de rentabilité, dans des circonstances similaires, il faudrait évaluer si les accords en question, lorsqu'ils ont été conclus, étaient censés contribuer de manière incrémentielle à la rentabilité de l'aéroport et faisaient partie d'une stratégie globale menant à une rentabilité à long terme. Toutefois, ce critère n'est pas applicable en l'espèce parce que les mesures examinées constituent un régime établi par une autorité publique, pour des raisons de politique publique, qui couvre plusieurs aéroports, et non pas un accord individuel entre un aéroport et une compagnie aérienne.

(382) Lors de l'octroi du financement concerné aux compagnies aériennes dans le cadre de l'activité 1 et de l'activité 2, la Région ne pouvait s'attendre à aucun rendement qu'un opérateur en économie de marché poursuivant un but lucratif aurait pris en considération dans des circonstances similaires. Les effets escomptés du financement étaient une augmentation du nombre de passagers se rendant par avion en Sardaigne, ce qui ne donne pas lieu à des dividendes, des gains en capital ou à toute autre forme de bénéfice pour la Région. L'Italie n'a pas recensé d'éléments de rentabilité en faveur de la Région devant résulter du financement en cause. L'effet principal de l'augmentation du trafic aérien est de stimuler le développement économique dans la région, en particulier au niveau de certains secteurs tels que le tourisme, le commerce de détail, les restaurants, etc., avec des effets positifs sur le développement économique régional et l'emploi. Toutefois, selon une jurisprudence constante ([111]), ces «avantages de la politique publique» ne seraient pas pris en considération par un opérateur en économie de marché poursuivant un but lucratif et ne devraient donc pas être pris en compte lors de l'application du POEM.

([109]) Depuis 2000, des obligations de service public sont imposées sur les lignes intérieures entre les aéroports sardes et les aéroports de l'Italie continentale conformément aux règles de l'Union sur le transport aérien.
([110]) Voir l'arrêt du 5 juin 2012, Commission/EDF, C-124/10, EU:C:2012:318, point 82.
([111]) Voir l'arrêt Commission/EDF, EU:C:2012:318, point 79.

(383) Pour les mêmes raisons, un exercice d'évaluation comparative, tel que décrit aux points 54 à 60 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation, n'est pas pertinent dans le cas présent.

(384) En tout état de cause, l'Italie n'a soumis aucun plan d'exploitation, aucune analyse de rentabilité ex ante ni aucun document interne montrant clairement qu'une analyse effectuée avant l'octroi du financement public a révélé que la Région pouvait attendre du financement en cause des rendements financiers qu'un opérateur en économie de marché poursuivant un but lucratif prendrait en considération. La Région n'a pas non plus procédé à un exercice d'évaluation comparative, tel que défini aux points 54 à 60 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation. En particulier, l'Italie n'a pas pu fournir une comparaison des redevances aéroportuaires, déduction faite de tout avantage accordé aux compagnies aériennes (tels qu'une aide au marketing, des remises ou toute autre incitation), pour un nombre suffisant d'«aéroports de référence» appropriés, dont les exploitants se comportent comme des opérateurs en économie de marché.

(385) Cela confirme que la Région n'a pas agi vis-à-vis des compagnies aériennes comme un opérateur en économie de marché guidé par des perspectives de rentabilité.

(386) En outre, malgré les dispositions de la loi 10/2010, aucune procédure d'appel d'offres n'a été organisée en vue de sélectionner les compagnies aériennes et de financer les plans d'activités. Les exploitants aéroportuaires ont publié des avis sur leurs sites web respectifs et ils ont choisi la meilleure offre, ce qui signifie qu'aucune procédure d'appel d'offres ouverte et transparente n'a été suivie pour fournir le soutien financier aux compagnies aériennes. En outre, comme il a déjà été expliqué, le régime est conçu en premier lieu pour verser des fonds publics en faveur des compagnies aériennes et ce financement ne correspond ni à une compensation pour de véritables obligations de service public, ni à une rémunération pour des produits ou des services satisfaisant de véritables besoins de la Région. En conséquence, même si des procédures d'appel d'offres appropriées avaient été suivies pour sélectionner les compagnies aériennes, cela n'aurait pas pu exclure l'existence d'un avantage.

(387) Dans ces circonstances, il n'est pas non plus possible d'évaluer les relations financières individuelles entre les aéroports et les compagnies aériennes résultant de l'application du régime de la manière prévue aux points 53 à 66 des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation. Ces points fournissent des orientations pour déterminer si les tarifs pratiqués par un aéroport bénéficiant d'un financement public sont conformes au POEM. En l'espèce, cependant, il est clair que les exploitants aéroportuaires n'ont pas agi comme des opérateurs en économie de marché lorsqu'ils ont conclu les différents contrats avec les compagnies aériennes. Ils ont mis en œuvre un régime d'aides conçu par la Région pour accroître le transport aérien au profit général du territoire.

(388) Compte tenu de tout ce qui précède, la Commission conclut que le financement fourni par la Région aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires pour le financement des activités 1 et 2 dans le cadre du régime a conféré un avantage économique aux compagnies aériennes concernées.

7.2.1.4. ***Sélectivité***

(389) En l'espèce, le financement du régime par la Région ne peut pas être considéré comme un régime d'application générale. La Commission estime en effet que la conception et la mise en œuvre du régime visaient exclusivement certaines entreprises ou certains secteurs d'activités, à savoir les compagnies aériennes financées par la Région par l'intermédiaire d'exploitants aéroportuaires dans le cadre du régime en cause ([112]). Les compagnies aériennes qui opèrent des vols à destination de la Sardaigne et qui n'ont pas conclu ces accords n'ont pas bénéficié du même soutien financier de la Région, ou du moins pas aux conditions prévues par la loi 10/2010. Étant donné que le bénéfice de l'avantage économique en cause est réservé à certaines entreprises spécifiques d'un secteur particulier (transport aérien), les mesures sont sélectives.

7.2.1.5. ***Distorsion de concurrence et effet sur les échanges***

(390) Lorsqu'une aide accordée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges au sein de l'Union, ces derniers doivent être considérés comme étant affectés par cette aide. Selon une jurisprudence constante, pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.

(391) La compensation versée aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires constitue, pour les compagnies aériennes en question, un avantage économique leur permettant de renforcer leur position sur le marché. Le secteur du transport aérien se caractérise par une concurrence acharnée entre exploitants de

([112]) Voir, à cet égard, l'arrêt du 30 juin 2016, Belgique/Commission, C-270/15, EU:C:2016:489, en particulier le point 50.

différents États membres, particulièrement depuis l'entrée en vigueur de la troisième phase de la libéralisation du transport aérien («troisième paquet aérien»), le 1er janvier 1993. Il en découle que les mesures affectent les échanges entre les États membres et faussent ou menacent de fausser la concurrence dans le secteur du transport aérien.

(392) Par conséquent, la compensation financière fournie aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires pour le financement des activités 1 et 2 (loi 10/2010) au cours de la période 2010-2013 fausse ou menace de fausser la concurrence et affecte les échanges entre les États membres.

7.2.1.6. ***Conclusion***

(393) La Commission conclut que le financement accordé par la Région aux compagnies aériennes par l'intermédiaire des exploitants aéroportuaires pour le financement des activités 1 et 2 constitue une aide d'État aux compagnies aériennes au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

7.2.2. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT EN FAVEUR DES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES

(394) Dans la présente sous-section, la question est de savoir si le financement fourni par la Région aux exploitants des aéroports sardes en vertu de la loi 10/2010 constitue une aide d'État à ces aéroports. La Commission déterminera ci-après si le critère de la présence d'un avantage économique est rempli.

(395) Un avantage au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité est tout avantage économique qu'une entreprise n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché, à savoir en l'absence d'une intervention de l'État. Seul l'effet des mesures sur l'entreprise est pertinent, et non la raison ni l'objectif de l'intervention de l'État. Un avantage existe dès lors que la situation financière d'une entreprise est améliorée du fait de l'intervention de l'État.

(396) Comme expliqué à la section 7.2.1, en vertu de la loi 10/2010, les exploitants aéroportuaires ont transmis l'intégralité des fonds reçus de la Région afin de financer des incitations financières en faveur de l'expansion des services de transport aérien, ainsi que des accords de marketing, qu'ils ont cofinancés sur leurs propres ressources. Les exploitants aéroportuaires étaient donc des intermédiaires et n'ont pas conservé les fonds reçus de la Région. Par conséquent, ils ne peuvent être considérés comme les bénéficiaires directs du régime d'aides.

(397) Cependant, étant donné que les incitations financières et les montants versés aux compagnies aériennes à titre de paiements pour des services de marketing avaient pour objet et ont eu pour effet d'accroître le trafic aérien, il convient d'évaluer si cette augmentation du trafic aérien confère un avantage indirect aux aéroports concernés.

(398) Dans sa récente communication sur la notion d'aide d'État ([113]), la Commission a indiqué qu'«il convient de distinguer ces avantages indirects des simples effets économiques secondaires qui sont inhérents à presque toutes les mesures d'aide d'État (par exemple, un accroissement de production). À cette fin, il convient d'examiner les effets prévisibles de la mesure d'un point de vue ex ante. Il existe un avantage indirect si la mesure est conçue de manière à orienter ses effets secondaires vers des entreprises ou des groupes d'entreprises identifiables. C'est le cas, par exemple, si l'aide directe est subordonnée de fait ou de droit à l'acquisition de biens ou de services produits par certaines entreprises seulement (par exemple, uniquement les entreprises établies dans certaines régions)».

(399) La commission poursuit dans une note de bas de page ([114]) avec ce passage: «Par contre, l'existence d'un simple effet économique secondaire sous la forme d'un accroissement de production (qui n'équivaut pas à une aide indirecte) pourra être établie si l'aide est simplement acheminée par une entreprise (par exemple, un intermédiaire financier) qui la transfère intégralement à son bénéficiaire.»

(400) Les activités considérées n'ont pas été conçues pour orienter leurs effets secondaires vers les aéroports de Sardaigne. Elles ont plutôt été conçues pour profiter à un grand groupe d'entreprises dans la région, en particulier celles qui proposent des services aux touristes.

([113]) Point 116 de la communication de la Commission sur la notion d'aide d'État visée à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, publiée le 19 mai 2016, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf

([114]) Note de bas de page no 181

(401) Comme il a déjà été expliqué, le but du régime consiste à orienter des fonds publics vers plusieurs compagnies aériennes et autres prestataires de services en vue d'ouvrir de nouvelles liaisons (ou d'augmenter les fréquences) ainsi que de promouvoir la Sardaigne en tant que destination touristique accessible par avion. Dans le cadre du mécanisme mis en place par la Région en vertu de la loi 10/2010 (tel que décrit à la section 2.7.2), la Région transfère les fonds publics correspondants aux exploitants aéroportuaires, qui doivent à leur tour les transférer à des tiers conformément aux spécifications détaillées des plans d'activités approuvés par la Région. Comme décrit à la section 2.7.3, le processus de suivi mis en place (qui détermine le paiement de la dernière tranche aux exploitants aéroportuaires) garantit également le respect de ces obligations.

(402) La Commission conclut donc que l'aide est acheminée par les exploitants aéroportuaires qui la transmettent en totalité aux compagnies aériennes, qui sont les seuls bénéficiaires réels du régime. Les exploitants aéroportuaires devraient être considérés de jure (en vertu des dispositions de la loi 10/2010) et de facto (en raison des flux financiers effectifs analysés par la Commission) comme des intermédiaires utilisés pour transférer des fonds publics aux compagnies aériennes.

(403) La Commission fait remarquer que les exploitants aéroportuaires peuvent bénéficier de l'augmentation du trafic aérien engendrée par l'aide octroyée aux compagnies aériennes en vertu du régime. Ces effets sont cependant similaires aux effets positifs sur les opérateurs économiques d'autres secteurs dont les recettes sont liées au nombre de passagers aériens, en particulier le tourisme (location de voitures, hôtels, restaurants, commissariat de bord, assistance carburant, commerce de détail, etc.). Ces secteurs dépendent fortement du nombre de passagers à l'arrivée/au départ des aéroports de Sardaigne. Par conséquent, la Commission estime que le régime n'a pas été conçu de manière à orienter ses effets secondaires vers les exploitants aéroportuaires, mais plutôt de manière à bénéficier aux nombreux secteurs liés au tourisme en Sardaigne.

(404) En outre, l'effet des mesures sur les aéroports est inhérent à la nature et à l'objectif du régime, qui consiste à accroître le trafic aérien en Sardaigne en offrant des incitations appropriées aux compagnies aériennes. Le fait que les compagnies aériennes achètent des services aéroportuaires auprès des exploitants des trois aéroports de Sardaigne concernés est une caractéristique inhérente du régime et ne peut en être détaché, étant donné que le régime consiste à fournir aux compagnies aériennes des incitations financières pour accroître le trafic aérien. Il ne s'agit donc pas d'une condition supplémentaire et indépendante portant sur l'acquisition de biens ou de services que la Région a ajoutée à la conception de son régime afin de produire un effet autre que le principal effet qui en était attendu, à savoir l'augmentation du trafic aérien vers la Sardaigne.

(405) À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que les activités 1, 2 et 3 ne confèrent aucun avantage indirect aux exploitants aéroportuaires. Étant donné que l'une des conditions cumulatives nécessaires pour constater la présence d'une aide d'État n'est pas remplie, la Commission conclut également que les activités 1 et 2 ne constituent pas une aide d'État.

(406) Pour les raisons exposées ci-dessus, il est conclu que les exploitants aéroportuaires concernés n'ont pas bénéficié d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

7.3. *LÉGALITÉ DE L'AIDE AUX COMPAGNIES AÉRIENNES*

(407) Les mesures ont été notifiées à la Commission le 30 novembre 2011. Cependant, l'Italie a mis en œuvre le régime sans que la Commission l'ait autorisé. Le financement accordé en vertu de la loi 10/2010 a été fourni par la Région aux exploitants aéroportuaires et par les exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes tout au long de la période 2010-2013 ([115]).

(408) En outre, aucun règlement d'exemption par catégorie ne couvre le régime en cause. En particulier, la décision SIEG n'est pas applicable, car le financement accordé aux compagnies aériennes au titre du régime ne peut être considéré comme une compensation pour un véritable SIEG qui leur aurait été confié ([116]).

(409) Ainsi, l'Italie n'a pas respecté les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 108 du traité et, par conséquent, le financement accordé aux compagnies aériennes dans le cadre du régime est considéré comme illégal en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du traité.

([115]) Voir le tableau 6 à la section 2.8.1.
([116]) Voir le considérant 379.

7.4. *COMPATIBILITÉ AVEC LE MARCHÉ INTÉRIEUR DE L'AIDE AUX COMPAGNIES AÉRIENNES*

(410) La charge de la preuve de la compatibilité de l'aide avec le marché intérieur, par dérogation à l'article 107, paragraphe 1, du traité, incombe principalement à l'État membre concerné. L'Italie fait observer ([117]) que la loi 10/2010 n'a pas été conçue comme un régime visant à soutenir le lancement de nouvelles liaisons et que le régime ne satisfait pas à tous les critères de compatibilité des aides au démarrage, telle que définis au point 79 des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation. L'Italie suggère néanmoins que la Commission devrait appliquer en l'espèce le point 81 desdites lignes directrices, qui dispose que «[l]a Commission pourra examiner au cas par cas une aide ou un régime qui ne respecterait pas intégralement les critères qui précèdent [ceux du point 79], mais aboutirait à une situation comparable» ([118]).

7.4.1. CADRE JURIDIQUE APPLICABLE

(411) Étant donné que les activités ne peuvent pas être considérées comme une compensation octroyée aux compagnies aériennes pour un véritable SIEG, le cadre SIEG fondé sur l'article 106, paragraphe 2, du traité ne peut pas s'appliquer en l'espèce.

(412) En ce qui concerne les aides au démarrage octroyées à des compagnies aériennes, les lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation disposent que «[…] la Commission appliquera les principes énoncés dans les présentes lignes directrices à toutes les aides au démarrage notifiées sur lesquelles elle devra statuer à compter du 4 avril 2014, même si les mesures ont été notifiées avant cette date. Conformément à sa communication sur la détermination des règles applicables à l'appréciation des aides d'État illégales, la Commission appliquera aux aides illégales au démarrage octroyées à des compagnies aériennes les règles en vigueur à la date de leur octroi. En conséquence, elle n'appliquera pas les principes énoncés dans les présentes lignes directrices aux aides illégales au démarrage octroyées à des compagnies aériennes avant le 4 avril 2014» ([119]).

(413) Les lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation indiquent quant à elles que «la Commission examinera la compatibilité de toute […] aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité [devenu article 108, paragraphe 3, du traité] sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*» ([120]).

(414) Le financement régional a été accordé entre 2010 et 2013, avant la publication des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation. Par conséquent, la Commission appliquera les lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation pour évaluer la compensation financière fournie par les exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes en vue du financement des activités 1 et 2 (loi 10/2010) au cours de la période 2010-2013.

7.4.2. ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE MARCHÉ INTÉRIEUR DE LA COMPENSATION FINANCIÈRE FOURNIE PAR LES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES AUX COMPAGNIES AÉRIENNES EN VUE DU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS 1 ET 2 (LOI 10/2010) AU COURS DE LA PÉRIODE 2010-2013

(415) Étant donné que les conditions de compatibilité applicables aux aides au démarrage, prévues au point 79 des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation, sont cumulatives, il suffit de démontrer qu'une seule de ces conditions n'est pas remplie pour constater l'incompatibilité de l'aide octroyée aux compagnies aériennes. Afin d'apprécier la compatibilité des mesures d'aide en cause, la Commission se penchera malgré tout sur plusieurs des critères énoncés dans les lignes directrices de 2005.

(416) Le point 79, d), des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation exige la viabilité à terme et la dégressivité dans le temps de la mesure concernée: «la ligne aidée doit s'avérer viable à terme, c'est-à-dire couvrir au moins ses coûts, sans financement public. C'est pourquoi les aides au démarrage doivent être dégressives et limitées dans le temps». Les activités prévues par la loi 10/2010 n'ont jamais été définies de manière à viser la viabilité à long terme des liaisons en question et rien dans le système établi par la loi 10/2010 ne garantit que le montant de l'aide est dégressif sur la période 2010-2013 ([121]). Rien ne montre que les liaisons concernées seraient rentables pour les compagnies aériennes sans financement public.

([117]) Communication de la Région de Sardaigne du 18 mai 2015, point 10, p. 12.
([118]) Communication de l'Italie du 18 mai 2015 (référence 4812), en réponse à une demande de la Commission — p. 12-13.
([119]) Lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation, point 174.
([120]) Lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation, point 85.
([121]) Voir le tableau 5 au considérant 69.

(417) Le point 79, e), des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation ajoute le critère de la compensation des coûts additionnels de démarrage: «le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur n'aurait pas à supporter en rythme de croisière». Le financement régional n'est pas lié à des coûts de démarrage spécifiques et rien dans le système établi par la loi 10/2010 ne garantit que le montant de l'aide est limité à ces coûts. L'Italie n'a jamais apporté de preuve démontrant que le financement fourni par la Région pour les activités 1 et 2 a été calculé sur la base des coûts de démarrage des compagnies aériennes ou limité à ces coûts. En finançant les exploitants aéroportuaires, la Région avait pour objectifs de développer le trafic aérien grâce à l'ouverture de nouvelles liaisons, à l'augmentation des fréquences sur les liaisons existantes et à la désaisonnalité des liaisons existantes, ainsi que d'améliorer le développement régional et le tourisme grâce à des actions de marketing entreprises par les compagnies aériennes. La Région n'a donc jamais eu l'intention d'accorder des compensations aux compagnies aériennes pour des coûts additionnels de démarrage. Ce critère n'est donc pas rempli.

(418) De plus, le point 79, f), des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation énonce des conditions d'intensité et de durée: «le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année et, sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles». À aucun moment, l'Italie n'a mentionné la notion de «coûts éligibles», telle qu'expliquée dans les lignes directrices, ni aucun plafond pour ces coûts. Les exploitants d'aéroport ont présenté leurs plans d'activités à la Région en indiquant le montant total des coûts engagés pour la mise en œuvre des mesures. La Région a alors déterminé le montant annuel à octroyer à chaque exploitant aéroportuaire, mais ce montant n'a jamais été limité à 50 % des coûts engagés pour une année. Rien ne prouve que les dépenses régionales pour les activités 1 et 2 représentaient deux fois le montant de l'aide. Ce critère n'est donc pas rempli.

(419) Le point 79, h), des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation ajoute le critère de l'attribution non discriminatoire: «toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies aériennes intéressées de proposer leurs services. Cette communication doit comporter notamment la description de la route, ainsi que des critères objectifs en termes de montants et de durée des aides. Les règles et principes en matière de marchés publics et de concessions doivent, lorsqu'ils sont applicables, être respectés». Ni la Région ni les exploitants aéroportuaires n'ont organisé d'appels d'offres appropriés conformes aux règles de passation des marchés publics pour sélectionner les compagnies aériennes chargées de la mise en œuvre des activités 1 et 2. D'après le document de notification transmis par l'Italie, la Région devait approuver la procédure d'appel d'offres organisée par les exploitants aéroportuaires pour sélectionner les compagnies aériennes intéressées. La Commission n'a pas été informée d'un quelconque appel d'offres organisé par les exploitants aéroportuaires et, selon l'Italie, les compagnies aériennes ont été sélectionnées sur la base des offres commerciales les plus attrayantes soumises aux exploitants aéroportuaires à la suite de la publication d'avis sur leurs sites web. Ce critère n'est donc pas rempli.

(420) Par conséquent, la Commission estime que le point 81 des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation ne peut pas être appliqué en l'espèce, car plusieurs des critères du point 79 ne sont pas remplis. Le respect de ces critères est essentiel pour que l'aide au démarrage soit considérée comme compatible avec le marché intérieur. Étant donné que les critères de compatibilité du point 79 ne sont pas remplis, l'aide n'est pas compatible avec le marché intérieur.

7.4.3. CONCLUSION

(421) La compensation financière fournie par les exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes en vue du financement des activités 1 et 2 en vertu de la loi 10/2010 pour la période 2010-2013 ne peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur, car les critères de compatibilité mentionnés au point 79 des lignes directrices de 2005 relatives au secteur de l'aviation ne sont pas remplis. L'aide d'État accordée aux compagnies aériennes par la Région constitue donc une aide d'État illégale incompatible avec le marché intérieur.

8. **RÉCUPÉRATION**

(422) Conformément au traité et à la jurisprudence constante de la Cour, la Commission, si elle a constaté l'incompatibilité d'une aide avec le marché intérieur, est compétente pour exiger de l'État membre concerné qu'il supprime ou modifie cette aide ([122]). Toujours selon la jurisprudence constante de la Cour, l'obligation imposée à un État membre de supprimer une aide que la Commission considère comme incompatible avec le marché intérieur vise à rétablir la situation antérieure ([123]).

([122]) Voir l'arrêt du 12 juillet 1973, Commission/Allemagne, 70/72, EU:C:1973:87, point 13.
([123]) Voir l'arrêt du 14 septembre 1994, Espagne/Commission, C-278/92, C-279/92 et C-280/92, EU:C:1994:325, point 75.

(423) À cet égard, la Cour considère que cet objectif est atteint quand le bénéficiaire a remboursé les montants octroyés au titre de l'aide illégale, perdant ainsi l'avantage dont il avait bénéficié sur le marché par rapport à ses concurrents, et que la situation antérieure au versement de l'aide est rétablie ([124]).

(424) Conformément à la jurisprudence, l'article 16, paragraphe 1, du règlement (UE) 2015/1589, dispose qu'«en cas de décision négative concernant une aide illégale, la Commission décide que l'État membre concerné prend toutes les mesures nécessaires pour récupérer l'aide auprès de son bénéficiaire […]».

(425) Dès lors, étant donné que les mesures en cause ont été mises à exécution en violation de l'article 108 du traité et doivent être considérées comme une aide illégale et incompatible avec le marché intérieur, le montant de l'aide doit être récupéré afin de rétablir la situation qui existait sur le marché avant leur octroi. La récupération doit couvrir la période comprise entre le moment où le bénéficiaire a profité de l'avantage, c'est-à-dire où l'aide a été mise à sa disposition, et le moment de la récupération effective, et les sommes à récupérer doivent produire des intérêts jusqu'à récupération effective.

(426) En ce qui concerne les montants à récupérer, la Commission tiendra compte des montants effectivement versés par la Région et transférés par GEASAR et SOGAER aux compagnies aériennes tout au long de la période 2010-2013 pour la mise en œuvre des mesures 1 et 2. Comme indiqué dans le tableau 6 au considérant 89, les exploitants aéroportuaires ont, en pratique, fourni plus de fonds qu'ils n'en ont reçu de la Région: les exploitants aéroportuaires ont obtenu une sous-compensation de la Région puisqu'ils doivent payer l'intérêt financier pesant sur les avances financières reçues ([125]) et que les contributions régionales pour 2014 n'ont pas encore été payées aux exploitants des aéroports de Cagliari et d'Olbia. Le tableau 14 résume ces constatations.

Tableau 14

Différence entre le montant effectivement versé aux compagnies aériennes pour les mesures 1 et 2 et le financement reçu de la Région et transféré par GEASAR et SOGAER

(en EUR)

	Contribution fixée par la Région (A)	Montant net effectivement versé par la Région aux exploitants d'aéroport (B)	Montant total versé par les exploitants aéroportuaires aux compagnies aériennes pour les mesures 1 et 2 (C)	Différence (B) – (C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
TOTAL	**32 993 268**	**22 948 941**	**31 701 793**	**– 8 752 852**

(427) Le tableau 15 montre les détails des paiements annuels effectués aux compagnies aériennes par GEASAR et SOGAER au cours de la période 2010-2013. L'Italie a communiqué chaque date de paiement à la Commission.

([124]) Voir l'arrêt du 17 juin 1999, Belgique/Commission, C-75/97, EU:C:1999:311, points 64 et 65.
([125]) Voir la section 2.7.4.

Tableau 15

Paiements reçus par les compagnies aériennes de la part des exploitants des aéroports d'Olbia et de Cagliari

(en EUR)

	RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
CAGLIARI	[…]	13/7/2010	[…]	22/7/2011	[…]	6/3/2012	[…]	24/6/2013	
	[…]	13/7/2010	[…]	22/7/2011	[…]	12/4/2012	[…]	24/6/2013	
	[…]	13/7/2010	[…]	22/7/2011	[…]	2/5/2012	[…]	24/6/2013	
	[…]	13/7/2010	[…]	26/9/2011	[…]	7/6/2012	[…]	13/8/2013	
	[…]	13/7/2010	[…]	26/9/2011	[…]	17/7/2012	[…]	6/9/13	
	[…]	13/7/2010	[…]	26/9/2011	[…]	2/8/12	[…]	6/9/13	
	[…]	13/7/2010	[…]	18/10/2011	[…]	14/9/2012	[…]	18/10/2013	
	[…]	13/7/2010	[…]	18/10/2011	[…]	2/10/12	[…]	11/11/2013	
	[…]	13/7/2010	[…]	3/11/2011	[…]	6/11/2012	[…]	9/12/2013	
	[…]	13/7/2010	[…]	6/12/11	[…]	5/12/2012	[…]	15/1/2014	
	[…]	11/8/10	[…]	4/1/12	[…]	7/1/2013	[…]	13/8/2013	
	[…]	11/8/10	[…]	31/1/2012	[…]	5/2/2013	[…]	14/5/2013	
	[…]	7/10/2010	[…]	22/7/2011	[…]	17/7/12	[…]	14/5/2013	
	[…]	10/2/11	[…]	17/7/2012	[…]	24/6/13	[…]	2/7/2013	
	[…]	10/2/11	[…]	12/7/11	[…]	2/7/2013	[…]	13/8/2013	
	[…]	10/2/11	[…]	26/7/2011	[…]	12/3/2012	[…]	6/9/2013	
	[…]	10/2/11	[…]	26/7/2011	[…]	17/4/2012	[…]	6/9/2013	
	[…]	12/7/2011	[…]	26/7/2011	[…]	8/5/2012	[…]	18/10/2013	
	[…]	12/7/2011	[…]	30/9/11	[…]	10/7/12	[…]	11/11/2013	
	[…]	26/7/11	[…]	30/9/11	[…]	6/9/2012	[…]	9/12/2013	
	[…]	26/7/11	[…]	30/9/11	[…]	6/9/2012	[…]	15/1/14	

(en EUR)

RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
	[…]	26/7/11	[…]	4/11/2011	[…]	19/10/2012	[…]	13/8/2013	
	[…]	26/7/11	[…]	14/11/2011	[…]	19/10/2012	[…]	13/2/2014	
	[…]	26/7/11	[…]	13/12/2011	[…]	14/11/2012	[…]	13/3/14	
	[…]	26/7/11	[…]	12/1/12	[…]	14/11/2012	[…]	3/9/2014	
	[…]	26/7/11	[…]	12/1/12	[…]	21/12/2012	[…]	13/2/14	
	[…]	26/7/11	[…]	12/1/12	[…]	8/2/2013	[…]	13/3/2014	
	[…]	26/7/11	[…]	12/1/12	[…]	10/7/2012	[…]	3/9/2014	
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011	[…]	2/7/2013	[…]	14/4/2014	
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011					
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011					
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011					
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011					
	[…]	26/7/11	[…]	10/7/2012					
	[…]	11/7/2011	[…]	11/7/2011					
	[…]	2/4/10							
	[…]	2/4/10							
	[…]	6/7/2010							
	[…]	6/7/2010							
	[…]	6/7/2010							
	[…]	30/8/2010							
	[…]	30/8/2010							
	[…]	30/8/2010							

(en EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
	[…]	5/10/2010							
	[…]	2/2/2011							
	[…]	2/2/2011							
	[…]	5/4/2011							
	[…]	5/4/2011							
	[…]	22/07/11							
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[8-20 millions]

(en EUR)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	21/10/2010	[…]	17/8/2012	[…]	19/7/2013 &	[…]	13/9/2013 &	
	[…]	21/10/2010				13/9/2013		2/5/2014	
	[…]	30/5/2011							
	[…]	30/5/2011							
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0-10 millions]
CAGLIARI	[…]	29/10/10	[…]	6/10/2011	[…]	16/11/12	[…]	24/9/2013	
	[…]	29/10/10	[…]	6/4/2012	[…]	16/10/13			
	[…]	17/8/2011	[…]	17/8/2012	[…]	24/9/2013			
	[…]	6/10/11							
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0-10 millions]

(en EUR)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
CAGLIARI							[…]	7/4/2014	
							[…]	13/5/2014	
							[…]	6/6/2014	
Total							[…]		[0-1 million]
OLBIA	[…]	11/1/2011	[…]	4/1/2012	[…]	6/2/2013	[…]	4/12/2013 &	
	[…]	11/1/2011				12/3/2013		26/6/2014	
						4/12/2013			
	[…]	1/7/2011 & 12/7/2011							
	[…]	12/7/2011 & 4/11/2011							
	[…]	4/11/2011 & 4/1/12							
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2-10 millions]

(en EUR)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	1/4/2015	[…]	31/12/2011	[…]	30/5/2013	[…]	30/6/2014	
	[…]	1/4/2015							
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0-7 millions]

(en EUR)

AIR ITALY					
	2010		2011		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	17/5/2011 & 23/5/2011 & 2/8/2011	[…]	23/5/2011	
TOTAL	[…]	[…]	[…]		[0-1 million]

(en EUR)

VUELING		
	2013	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT
OLBIA	[…]	5/2/2014
CAGLIARI	[…]	17/3/2014
TOTAL	[0-1 million]	

(en EUR)

VOLOTEA					
	2012		2013		**TOTAL**
OLBIA	[…]	29/10/2012 & 16/1/2013 & 30/9/2013	[…]	15/7/2013 & 30/9/2013 & 29/1/2014 & 30/1/2014	[…]
CAGLIARI	[…]	23/4/2015	[…]	23/4/2015	[…]
TOTAL	[…]	[…]	[…]		[0-1 million]

(en EUR)

JET2.COM							
	2011		2012		2013		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	20/12/2011	[…]	16/1/2013	[…]	16/5/2013 & 7/8/2014	
TOTAL	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0-1 million]

(en EUR)

AIR BALTIC		
	2013	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT
OLBIA	[…]	15/10/2013 & 6/12/2013 & 3/2/2014
TOTAL	[0-1 million]	

(en EUR)

NORWEGIAN									
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	19/4/2011	[…]	31/5/2012	[…]	31/12/2013	[…]	19/12/2014	
	[…]	19/4/2011							
TOTAL	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0-1 million]

(en EUR)

NIKI		
	2012	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT
OLBIA	[…]	25/9/2012
TOTAL	[0-1 million]	

(en EUR)

TOURPARADE		
	2012	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT
CAGLIARI	[…]	22/8/2013
TOTAL	[0-1 million]	

(en EUR)

GERMANWINGS		
	2012	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT
CAGLIARI	[…]	18/4/2013
TOTAL	[0-1 million]	

(428) La totalité du montant reçu de la Région par les deux exploitants aéroportuaires a été utilisée pour financer les trois mesures 1, 2 et 3. La Commission n'a reçu aucune information de l'Italie concernant la répartition exacte des fonds régionaux par type de mesure et par transporteur aérien. Par conséquent, elle propose une répartition par type de mesure et par transporteur aérien sur la base de pourcentages déduits des montants indiqués dans le tableau 16. Comme le montre le tableau 7 du considérant 91 qui est reproduit dans le tableau 16, la répartition entre les mesures 1 et 2 (payées aux compagnies aériennes) et la mesure 3 (payée aux prestataires tiers) est indiquée en pourcentage du total.

Tableau 16

Flux financiers de GEASAR et SOGAER vers les compagnies aériennes et les prestataires de services tiers pour le financement des mesures 1, 2 et 3

SOGAER — CAGLIARI

(en EUR)

Période d'activité de référence	**Financement des activités**		
	activités 1 et 2	**activité 3**	**Total (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410

(en EUR)

Période d'activité de référence	Financement des activités		
	activités 1 et 2	**activité 3**	**Total (A)**
2013	[…]	[…]	4 946 576
Total	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

GEASAR — OLBIA

(en EUR)

Période d'activité de référence	Financement des activités		
	activités 1 et 2	**activité 3**	**Total (A)**
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Total	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

(429) Pour chaque gestionnaire d'aéroport, la Commission applique les pourcentages représentant la part des mesures 1 et 2 dans le financement global fourni par les gestionnaires d'aéroport au montant net effectivement reçu de la Région par les deux exploitants aéroportuaires. Le résultat obtenu devrait en principe indiquer le montant réel du financement public fourni par la Région et dépensé pour les mesures 1 et 2 (voir le tableau 17).

Tableau 17

Montant indicatif reçu de la Région et dépensé pour les mesures 1 et 2

(en EUR)

	Contribution fixée par la Région (A)	Montant net effectivement versé par la Région aux exploitants d'aéroport (B)	Montant net effectivement versé par la Région aux exploitants d'aéroport et dépensé pour les mesures 1 et 2
Cagliari	19 250 617	[…]	13 303 757 […]
Olbia	13 742 651	[…]	8 621 496 […]
TOTAL	**32 993 268**	**22 948 941**	**21 925 253**

(430) La ventilation annuelle par aéroport et la partie du financement accordée aux compagnies aériennes pour la mise en œuvre des activités 1 et 2 et reçue de la Région sont indiquées dans les tableaux suivants:

Tableau 18

Ventilation annuelle par exploitant aéroportuaire pour le financement des activités 1 et 2 (en EUR)

SOGAER — CAGLIARI

(en EUR)

Période d'activité de référence	Montant net effectivement reçu par l'exploitant de l'aéroport (D)	Financement des activités 1 et 2	Partie du financement des activités reçue de la Région (en %)
2010	4 306 635	[…]	94,94
2011	4 426 733	[…]	89,56

(en EUR)

Période d'activité de référence	Montant net effectivement reçu par l'exploitant de l'aéroport (D)	Financement des activités 1 et 2	Partie du financement des activités reçue de la Région (en %)
2012	4 570 389	[…]	96,27
2013	0	[…]	0,00
Total	**13 303 757**	**19 018 170**	

GEASAR — OLBIA

(en EUR)

Période d'activité de référence	Montant net effectivement reçu par l'exploitant de l'aéroport (D)	Financement des activités 1 et 2	Partie du financement des activités reçue de la Région (en %)
2010	3 360 349	[…]	88,48
2011	2 577 381	[…]	96,44
2012	2 683 765	[…]	98,74
2013	0	[…]	0,00
Total	**8 621 496**	**12 683 623**	

(431) La Commission appliquera ces pourcentages au montant de financement fourni par chaque exploitant aéroportuaire aux compagnies aériennes bénéficiaires, indiqué dans le tableau 15, afin d'obtenir le montant à récupérer par aéroport et par compagnie aérienne. Les montants indicatifs que l'Italie doit récupérer auprès des différentes compagnies aériennes sont indiqués dans le tableau 19 sur la base des informations mises à la disposition de la Commission.

Tableau 19

Montants indicatifs à récupérer auprès des compagnies aériennes

(en EUR)

	RYANAIR/AMS								TOTAL	TOTAL À RÉCUPÉRER
	2010		2011		2012		2013			
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
CAGLIARI	[…]	13/7/2010	[…]	22/7/2011	[…]	6/3/2012	[…]	24/6/2013		
	[…]	13/7/2010	[…]	22/7/2011	[…]	12/4/2012	[…]	24/6/2013		
	[…]	13/7/2010	[…]	22/7/2011	[…]	2/5/2012	[…]	24/6/2013		
	[…]	13/7/2010	[…]	26/9/2011	[…]	7/6/2012	[…]	13/8/2013		
	[…]	13/7/2010	[…]	26/9/2011	[…]	17/7/2012	[…]	6/9/13		
	[…]	13/7/2010	[…]	26/9/2011	[…]	2/8/12	[…]	6/9/13		
	[…]	13/7/2010	[…]	18/10/2011	[…]	14/9/2012	[…]	18/10/2013		
	[…]	13/7/2010	[…]	18/10/2011	[…]	2/10/12	[…]	11/11/2013		
	[…]	13/7/2010	[…]	3/11/2011	[…]	6/11/2012	[…]	9/12/2013		
	[…]	13/7/2010	[…]	6/12/11	[…]	5/12/2012	[…]	15/1/2014		
	[…]	11/8/10	[…]	4/1/12	[…]	7/1/2013	[…]	13/8/2013		
	[…]	11/8/10	[…]	31/1/2012	[…]	5/2/2013	[…]	14/5/2013		
	[…]	7/10/2010	[…]	22/7/2011	[…]	17/7/12	[…]	14/5/2013		
	[…]	10/2/11	[…]	17/7/2012	[…]	24/6/13	[…]	2/7/2013		
	[…]	10/2/11	[…]	12/7/11	[…]	2/7/2013	[…]	13/8/2013		
	[…]	10/2/11	[…]	26/7/2011	[…]	12/3/2012	[…]	6/9/2013		
	[…]	10/2/11	[…]	26/7/2011	[…]	17/4/2012	[…]	6/9/2013		
	[…]	12/7/2011	[…]	26/7/2011	[…]	8/5/2012	[…]	18/10/2013		
	[…]	12/7/2011	[…]	30/9/11	[…]	10/7/12	[…]	11/11/2013		
	[…]	26/7/11	[…]	30/9/11	[…]	6/9/2012	[…]	9/12/2013		
	[…]	26/7/11	[…]	30/9/11	[…]	6/9/2012	[…]	15/1/14		

(en EUR)

	RYANAIR/AMS									TOTAL À RÉCUPÉRER
	2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
	[…]	26/7/11	[…]	4/11/2011	[…]	19/10/2012	[…]	13/8/2013		
	[…]	26/7/11	[…]	14/11/2011	[…]	19/10/2012	[…]	13/2/2014		
	[…]	26/7/11	[…]	13/12/2011	[…]	14/11/2012	[…]	13/3/14		
	[…]	26/7/11	[…]	12/1/12	[…]	14/11/2012	[…]	3/9/2014		
	[…]	26/7/11	[…]	12/1/12	[…]	21/12/2012	[…]	13/2/14		
	[…]	26/7/11	[…]	12/1/12	[…]	8/2/2013	[…]	13/3/2014		
	[…]	26/7/11	[…]	12/1/12	[…]	10/7/2012	[…]	3/9/2014		
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011	[…]	2/7/2013	[…]	14/4/2014		
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011						
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011						
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011						
	[…]	26/7/11	[…]	26/7/2011						
	[…]	26/7/11	[…]	10/7/2012						
	[…]	11/7/2011	[…]	11/7/2011						
	[…]	2/4/10								
	[…]	2/4/10								
	[…]	6/7/2010								
	[…]	6/7/2010								
	[…]	6/7/2010								
	[…]	30/8/2010								
	[…]	30/8/2010								
	[…]	30/8/2010								

(en EUR)

	RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**	**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
	[…]	5/10/2010								
	[…]	2/2/2011								
	[…]	2/2/2011								
	[…]	5/4/2011								
	[…]	5/4/2011								
	[…]	22/7/11								
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[8-20 millions]	[8-20 millions]

(en EUR)

	EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**	**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
OLBIA	[…]	21/10/2010	[…]	17/8/2012	[…]	19/7/2013 &	[…]	13/9/2013 &		
	[…]	21/10/2010				13/9/2013		2/5/2014		
	[…]	30/5/2011								
	[…]	30/5/2011								
Total	[…]		[…]		[…]		[…]		[0-10 millions]	[0-10 millions]
CAGLIARI	[…]	29/10/10	[…]	6/10/2011	[…]	16/11/12	[…]	24/9/2013		
	[…]	29/10/10	[…]	6/4/2012	[…]	16/10/13				
	[…]	17/8/2011	[…]	17/8/2012	[…]	24/9/2013				
	[…]	6/10/11								
Total	[…]		[…]		[…]		[…]		[0-10 millions]	[0-10 millions]

(en EUR)

AIR BERLIN										
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**	**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
CAGLIARI							[…]	7/4/2014		
							[…]	13/5/2014		
							[…]	6/6/2014		
Total							[…]		[0-1 million]	**à déterminer**
OLBIA	[…]	11/1/2011	[…]	4/1/2012	[…]	6/2/2013	[…]	4/12/2013 &		
	[…]	11/1/2011				12/3/2013		26/6/2014		
						4/12/2013				
	[…]	1/7/2011 & 12/7/2011								
	[…]	12/7/2011 & 4/11/2011								
	[…]	4/11/2011 & 4/1/12								
Total	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2-10 millions]	[2-10 millions]

(en EUR)

MERIDIANA										
	2010		2011		2012		2013		**TOTAL**	**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
OLBIA	[…]	1/4/2015	[…]	31/12/2011	[…]	30/5/2013	[…]	30/6/2014		
	[…]	1/4/2015								
Total	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0-7 millions]	[0-7 millions]

(en EUR)

AIR ITALY					TOTAL À RÉCUPÉRER
	2010		2011	TOTAL	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	17/5/2011 & 23/5/2011 & 2/8/2011	[…]	23/5/2011	[…]	[…]
TOTAL	[…]		[…]		[0-1 million]	[0-1 million]

(en EUR)

VOLOTEA						**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	2012		2013		**TOTAL**	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
OLBIA	[…]	29/10/2012 & 16/1/2013 & 30/9/2013	[…]	15/7/2013 & 30/9/2013 & 29/1/2014 & 30/1/2014	[0-1 million]	[0-1 million]
CAGLIARI	[…]	23/4/2015	[…]	23/4/2015	[0-1 million]	[0-1 million]

(en EUR)

AIR BALTIC			**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	2013		
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	15/10/2013 & 6/12/2013 & 3/2/2014	
TOTAL	[0-1 million]		à déterminer

(en EUR)

	VUELING		TOTAL À RÉCUPÉRER
	2013		
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	5/2/2014	à déterminer
CAGLIARI	[…]	17/3/2014	
TOTAL	[0-1 million]		à déterminer

(en EUR)

	NORWEGIAN									TOTAL À RÉCUPÉRER
	2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
OLBIA	[…]	19/4/2011	[…]	31/5/2012	[…]	31/12/2013	[…]	19/12/2014		
	[…]	19/4/2011								[…]
TOTAL	[0-1 million]		[0-1 million]		[0-1 million]		[0-1 million]		[0-1 million]	[0-1 million]

(en EUR)

	JET2.COM							TOTAL À RÉCUPÉRER
	2011		2012		2013		TOTAL	
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	MONTANT	DATE DE PAIEMENT		
OLBIA	[…]	20/12/2011	[…]	16/1/2013	[…]	16/5/2013 & 7/8/2014		
TOTAL	[0-1 million]		[0-1 million]		[0-1 million]		[0-1 million]	[0-1 million]

(en EUR)

NIKI			**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	2012		
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
OLBIA	[…]	25/9/2012	
TOTAL	[0-1 million]		[0-1 million]

(en EUR)

TOURPARADE			**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	2012		
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
CAGLIARI	[…]	22/8/2013	
TOTAL	[0-1 million]		[0-1 million]

(en EUR)

GERMANWINGS			**TOTAL À RÉCUPÉRER**
	2012		
	MONTANT	DATE DE PAIEMENT	
CAGLIARI	[…]	18/4/2013	
TOTAL	[0-1 million]		[0-1 million]

(432) Pour tenir compte de l'avantage réel reçu par les compagnies aériennes, les montants indiqués dans le tableau 19 peuvent être ajustés en fonction des éléments de preuve apportés par l'Italie, en particulier la date exacte de tous les paiements.

(433) Comme expliqué au considérant 353, aux fins de l'application des règles en matière d'aides d'État en l'espèce, AMS et Ryanair sont considérées comme une seule entreprise. Par conséquent, Ryanair et AMS devraient être conjointement et solidairement responsables du remboursement du montant total de l'aide qu'elles ont reçue.

(434) En outre, l'Italie doit ajouter au montant de l'aide l'intérêt applicable à la récupération, calculé à compter de la date à laquelle l'aide illégale a été mise à la disposition du bénéficiaire jusqu'à celle de sa récupération ([126]), conformément au chapitre V du règlement (CE) nº 794/2004 de la Commission ([127]).

9. **CONCLUSION**

9.1. *FINANCEMENT FOURNI PAR LES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES AUX COMPAGNIES AÉRIENNES POUR LES ACTIVITÉS 1 ET 2 (LOI 10/2010) AU COURS DE LA PÉRIODE 2010-2013 — EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT EN FAVEUR DES COMPAGNIES AÉRIENNES*

(435) L'Italie a illégalement mis à exécution l'aide fournie en vertu de la loi 10/2010 aux compagnies aériennes opérant dans les deux aéroports concernés, pour le financement des activités 1 et 2 au cours de la période 2010-2013, en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité.

([126]) Voir l'article 16, paragraphe 2, du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil précité.
([127]) Règlement (CE) nº 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) nº 659/1999 du Conseil portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (JO L 140 du 30.4.2004, p. 1).

(436) L'aide fournie en vertu de la loi 10/2010 aux compagnies aériennes opérant dans les aéroports concernés pour le financement des activités 1 et 2 au cours de la période 2010-2013 est incompatible avec le marché intérieur. Cette aide incompatible doit être récupérée auprès des compagnies aériennes qui ont opéré aux aéroports d'Olbia et de Cagliari et ont bénéficié du financement des activités 1 et 2 en vertu de la loi 10/2010. L'Italie doit veiller à ce que toutes les mesures nationales soient prises pour garantir que les bénéficiaires de l'aide lui remboursent cet avantage indu.

9.2. *COMPENSATION FINANCIÈRE DE LA RÉGION AUX EXPLOITANTS DES AÉROPORTS SARDES POUR LE FINANCEMENT DES ACTIVITÉS 1, 2 ET 3 (LOI 10/2010) AU COURS DE LA PÉRIODE 2010-2013 — EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT EN FAVEUR DES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES*

(437) La Commission estime que les trois gestionnaires d'aéroports SOGEAAL, SOGAER et GEASAR n'ont bénéficié d'aucune aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité dans le cadre du régime établi par la loi 10/2010 pendant la période 2010-2013,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Le régime que l'Italie a établi par la loi régionale n° 10 de la Sardaigne du 13 avril 2010 — *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* — ne comporte pas d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité en faveur de SOGEAAL S.p.A., SOGAER. S.p.A., l'exploitant de l'aéroport de Cagliari-Elmas, et GEASAR S.p.A., l'exploitant de l'aéroport d'Olbia.

2. Le régime que l'Italie a établi par la loi 10/2010 constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité en faveur de Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic et Vueling, en ce qui concerne les activités de ces compagnies aériennes à l'aéroport de Cagliari-Elmas et à l'aéroport d'Olbia.

3. L'aide d'État visée au paragraphe 2 a été mise à exécution par l'Italie en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité.

4. L'aide d'État visée au paragraphe 2 est incompatible avec le marché intérieur.

Article 2

1. L'Italie récupère auprès des bénéficiaires l'aide visée à l'article 1er, paragraphe 2.

2. Ryanair et AMS constituant une seule unité économique aux fins de la présente décision, elles sont solidairement responsables du remboursement de l'aide d'État reçue par l'une ou l'autre.

3. Les sommes à récupérer produisent des intérêts à compter de la date à laquelle elles ont été mises à la disposition des bénéficiaires jusqu'à celle de leur récupération effective.

4. Les intérêts seront calculés sur une base composée conformément au chapitre V du règlement (CE) n° 794/2004 et au règlement (CE) n° 271/2008 modifiant le règlement (CE) n° 794/2004.

5. L'Italie annule tous les paiements en suspens de l'aide visée à l'article 1er, paragraphe 2, à compter de la date d'adoption de la présente décision.

Article 3

1. La récupération de l'aide visée à l'article 1er, paragraphe 2, est immédiate et effective.

2. L'Italie veille à ce que la présente décision soit exécutée dans les quatre mois suivant la date de sa notification.

Article 4

1. Dans les deux mois suivant la notification de la présente décision, l'Italie communique les informations suivantes à la Commission:

— la liste des bénéficiaires qui ont reçu une aide dans le cadre du régime visé à l'article 1er, paragraphe 2, et le montant total d'aide reçu par chacun d'eux à ce titre,

— le montant total (principal et intérêts) à récupérer auprès de chaque bénéficiaire,

— une description détaillée des mesures déjà prises et prévues pour se conformer à la présente décision,

— les documents prouvant que les bénéficiaires ont été mis en demeure de rembourser l'aide.

2. L'Italie tient la Commission informée de l'avancement des mesures nationales prises pour mettre à exécution la présente décision jusqu'à la récupération complète de l'aide visée à l'article 2. Elle transmet immédiatement, sur simple demande de la Commission, toute information sur les mesures déjà prises et prévues pour se conformer à la présente décision. Elle fournit également des informations détaillées concernant les montants de l'aide et les intérêts déjà récupérés auprès des bénéficiaires.

Article 5

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 29 juillet 2016

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission